

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования
«Уфимский юридический институт Министерства внутренних дел
Российской Федерации»

Кафедра криминалистики

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему «ОСОБЕННОСТИ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ЭТАПА
РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С
НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И
ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, В СФЕРЕ
ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК (ПО МАТЕРИАЛАМ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ОРГАНА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ)»

Выполнила
Пенькова Татьяна Романовна,
обучающаяся по специальности
40.05.01 Правовое обеспечение
национальной безопасности
2017 года набора, 712 учебного взвода

Руководитель
преподаватель кафедры
Ермолаева Любовь Николаевна

К защите рекомендуется
рекомендуется / не рекомендуется

Начальник кафедры Э.Д. Нугаева
подпись

Дата защиты « » 2022 г.

Оценка

REDMI NOTE 9
AI QUAD CAMERA

ПЛАН

| | |
|--|----|
| Введение..... | 3 |
| Глава 1. Характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок | 9 |
| § 1. Основные понятия, классификация дорожно-транспортных происшествий и нормативно-правовая база, регламентирующая дорожное движение..... | 9 |
| § 2. Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок | 12 |
| Глава 2. Понятие первоначального этапа расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок | 29 |
| § 1. Первоначальные, неотложные следственные действия | 29 |
| § 2. Особенности производства осмотра места происшествия при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок..... | 34 |
| § 3. Особенности производства осмотра транспортных средств при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок..... | 42 |
| § 4. Особенности производства допросов при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок..... | 45 |
| Заключение..... | 54 |
| Список использованной литературы..... | 56 |
| Приложение | 62 |

ВВЕДЕНИЕ

Транспортная инфраструктура играет огромную роль в жизни каждого государства. В условиях динамичного развития современного общества, ускорения повседневных жизненных циклов как отдельно взятого человека, так и общества в целом, возникла необходимость быстрого перемещения в пространстве. В связи с этим, большое значение стали иметь пассажирские перевозки, осуществляемые маршрутными транспортными средствами такими, как автобусы, маршрутные такси. Данные средства перемещения из пункта А в пункт Б являются наиболее востребованными, но самыми аварийно-опасными в настоящее время. Основная задача пассажирских перевозок состоит не только в обеспечении потребности населения, но и в улучшении надежности и безопасности перемещения.

В настоящее время аварийность на автотранспорте носит особую серьёзность. Причины данной проблемы в основном кроются в несоответствии существующей дорожно-транспортной оснащённости в безопасном дорожном движении и крайне низкой дисциплине участников дорожного движения.

На официальном портале Госавтоинспекции мы изучили статистику аварийности на территории Российской Федерации за 2019 – 2021 гг. Так, согласно официальным сведениям Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России¹, в 2019 году в России произошло 164 358 дорожно-транспортных преступлений и происшествий², в которых погибли 16 981 человек и 210 877 были ранены. Рассматривая 2020 год, в России произошло 145 073 ДТП, в которых погибли 16 152 человек и 183 040 были ранены. Статистику за 2021 год мы проанализировали в углубленном виде, рассматривая анализ ДТП по их конкретным видам, которые мы будем раскрывать в Главе 1 данной работы. Таким образом, в 2021 году всего было

¹ Далее – «ГИБДД».

² Далее – «ДТП».

совершено 133 331 ДТП, погибло 14 874 человек и 167 856 ранены¹. Сравнивая с аналогичным периодом прошлого года, количество ДТП, погибших и раненных сократилось в среднем на 8,1 %. Ниже мы представили наглядную таблицу показателей состояния безопасности дорожного движения за период январь – декабрь 2021 года (см. рис. 1). Зеленым цветом отмечена положительная динамика, то есть уменьшение количества ДТП и пострадавших, а красным цветом – динамика на увеличение количества данных по сравнению с прошлым годом.



Раздел 5. Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие по видам ДТП, январь - декабрь 2021

| Наименование показателя | № строки | Российская Федерация | | | | | |
|--|----------|----------------------|------------|---------|------------|--------|------------|
| | | ДТП | | Погибло | | Ранено | |
| | | абс | ± % к АППГ | абс | ± % к АППГ | абс | ± % к АППГ |
| А | Б | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| ДТП и пострадавшие - всего | 1 | 133331 | -8,1 | 14874 | -7,9 | 167856 | -8,3 |
| --из них по видам ДТП-- | | | | | | | |
| при столкновениях транспортных средств | 2 | 59664 | -3,3 | 6600 | 2,2 | 88491 | -4,9 |
| при опрокидываниях транспортных средств | 3 | 3228 | -47,9 | 376 | -59,3 | 3783 | -49,6 |
| с наездом на стоящее транспортное средство | 4 | 4115 | -2,2 | 540 | 6,5 | 5415 | -3,3 |
| с наездом на пешехода | 5 | 35679 | -7,9 | 3781 | -13,8 | 33618 | -7,3 |
| с наездом на препятствие | 6 | 6506 | -22,2 | 748 | -28,4 | 8074 | -23,3 |
| с наездом на велосипедиста | 7 | 4842 | -15,8 | 308 | -17,2 | 4643 | -16,0 |
| с наездом на гужевой транспорт | 8 | 21 | 61,5 | 5 | 150,0 | 25 | 4,2 |
| с падением пассажира | 9 | 2975 | -28,8 | 33 | -31,3 | 3103 | -27,5 |
| с наездом на животное | 10 | 684 | -1,6 | 83 | -10,8 | 891 | -2,8 |
| иных видов | 11 | 15617 | 2,5 | 2400 | 3,6 | 19813 | 2,4 |
| на месте которых зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог и железнодорожных переездов по условиям обеспечения БДД | 12 | 45705 | -6,5 | 4686 | -6,2 | 57088 | -6,9 |
| --из них с НДУ-- | | | | | | | |
| на пешеходных переходах | 13 | 11824 | 2,9 | 586 | -3,9 | 13198 | 4,9 |
| в городах и населенных пунктах | 14 | 39291 | -7,4 | 2953 | -9,3 | 48031 | -7,8 |
| на автомобильных дорогах общего пользования | 15 | 45705 | -4,8 | 4686 | -4,7 | 57088 | -5,3 |
| --в том числе-- | | | | | | | |
| в границах населенных пунктов | 16 | 39291 | -5,5 | 2953 | -7,3 | 48031 | -6,1 |
| из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств | 17 | 7616 | -0,5 | 1226 | 0,2 | 10367 | 0,8 |

Рис. 1 (Показатели безопасности дорожного движения за 2021 год)

¹ Официальный сайт Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. URL: <https://www.stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 12.01.2022).

При написании данной дипломной работы нам было важно рассмотреть статистические сведения ДТП касательно ДТП с участием автомобильного транспорта общего пользования, осуществляющего автобусные перевозки, в том числе регулярные перевозки пассажиров в пригородном сообщении; пригородные перевозки по заказам; регулярные перевозки в междугородном сообщении; ДТП с участием троллейбусов; ДТП с участием трамваев. Необходимые сведения мы взяли также на официальном портале Госавтоинспекции России, что представили в виде таблицы ниже (см. рис. 2).



Раздел 8. Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие в них, с участием автомобильного транспорта общего пользования и наземным электрическим транспортом по видам сообщения, январь - декабрь 2021

| Наименование показателя | № строки | Российская Федерация | | | | | | | | | |
|---|----------|----------------------|------------|---------|------------|--|------------|--------|------------|--|------------|
| | | ДТП | | Погибло | | | | Ранено | | | |
| | | абс | ± % к АППГ | абс | ± % к АППГ | пассажиров автобусов, троллейбусов, трамваев | ± % к АППГ | абс | ± % к АППГ | пассажиров автобусов, троллейбусов, трамваев | ± % к АППГ |
| А | Б | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| ДТП с участием автомобильного транспорта общего пользования, осуществляющего автобусные перевозки | 1 | 4242 | -17,8 | 277 | -10,6 | 52 | 20,9 | 6446 | -14,7 | 4291 | -18,6 |
| —в том числе— | | | | | | | | | | | |
| регулярные перевозки с высадкой пассажиров в остановочных пунктах | 2 | 4038 | -19,1 | 221 | -19,0 | 40 | 25,0 | 5998 | -16,2 | 4030 | -19,8 |
| регулярные перевозки в городском сообщении с высадкой пассажиров в любом не запрещенном ПДД месте | 3 | 3271 | -21,6 | 94 | -23,6 | 9 | -18,2 | 4448 | -19,6 | 3040 | -23,5 |
| перевозки в городском сообщении по заказам | 4 | 56 | 5,7 | 2 | -66,7 | 0 | стаб. | 95 | -2,1 | 45 | -15,1 |
| регулярные перевозки в пригородном сообщении | 5 | 492 | -7,7 | 60 | -25,9 | 15 | 87,5 | 934 | 3,9 | 566 | 1,4 |
| перевозки в пригородном сообщении по заказам | 6 | 46 | 35,3 | 13 | 62,5 | 3 | — | 91 | 23,0 | 43 | 19,4 |
| регулярные перевозки в междугородном (международном) сообщении | 7 | 279 | -4,5 | 67 | -1,5 | 16 | 23,1 | 639 | -14,9 | 409 | -15,8 |
| перевозки в междугородном (международном) сообщении по заказам | 8 | 89 | 20,3 | 40 | 73,9 | 9 | -10,0 | 236 | 8,3 | 158 | 11,3 |
| ДТП с участием троллейбусов | 9 | 498 | -12,5 | 9 | -50,0 | 3 | 200,0 | 595 | -10,8 | 344 | -22,9 |
| ДТП с участием трамваев | 10 | 344 | -10,4 | 20 | -4,8 | 1 | -50,0 | 404 | -8,4 | 192 | -28,6 |

Рис. 2 (Показатели безопасности дорожного движения за 2021 год)

Иными словами, за последний год наметилась некоторая положительная динамика (в том числе обусловленная неблагоприятной

эпидемиологической обстановкой, вызванной пандемией коронавирусной инфекции). Тем не менее, уровень аварийности дорожно-транспортных происшествий продолжает вызывать обоснованное беспокойство. Этим и обусловлена актуальность выбранной темы.

В 2018-2020 гг. были проведены расширенные заседания коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации, по результатам которых президент России В. В. Путин, подчеркивает, что ситуация на дорогах, несмотря на определенные улучшения, по-прежнему остается сложной. Касаясь вопроса обеспечения безопасности дорожного движения в сфере перевозок пассажиров отмечается необходимость повышенного внимания к соблюдению правил перевозок пассажиров, а также разработки эффективных механизмов противодействия указанному общественно опасному явлению. Новым серьёзным ресурсом для повышения безопасности на дорогах, по мнению президента, выступает активное использование современных технических средств контроля и автоматизированных систем¹.

Несмотря на то, что дорожно-транспортные преступления совершаются по неосторожности, тем не менее, в случае виновного нарушения лицом, управляющим автомобилем, трамваем, автобусом либо другим механическим транспортным средством, Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств², в результате которого причинен тяжкий вред здоровью человека, - данное деяние квалифицируется по ст. 264 УК РФ³.

Объектом дипломной работы являются общественные отношения,

¹ Официальный сайт Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news> (дата обращения: 21.10.2021).

² О правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090: ред. от 21 дек. 2019 г. // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

³ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 24 мая 1996 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 5 июня 1996 г. // Собрание законодательства Рос. Федерации. – 1996. – № 25. – С. 2954.

возникающие в процессе расследования преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок, а также деятельность сотрудников правоохранительных органов по раскрытию, расследованию и предупреждению преступлений данной категории.

Предметом дипломной работы выступают закономерности организации, раскрытия и расследования ДТП в сфере пассажирских перевозок на первоначальном этапе.

Вопросы, которые затронуты в дипломной работе нашли отражения в научных трудах таких авторов, как: С. Н. Антонова, А. П. Бохана, А. А. Бибикова, С. В. Власова, А. Ю. Гладких, И. А. Гумерова, А. И. Коробеева, Е. В. Красненкова, Б. В. Россинского, С. Г. Шелихова и др.

Целью дипломной работы является изучение криминалистической характеристики в сфере пассажирских перевозок, а также проведение комплексного анализа вопросов тактики проведения некоторых следственных действий.

В соответствии с поставленной целью, в работе предполагается решение следующих задач:

1. Проанализировать понятие и виды дорожно-транспортных происшествий;
2. Раскрыть криминалистическую характеристику дорожно-транспортных преступлений в сфере пассажирских перевозок;
3. Охарактеризовать тактические особенности проведения основных первоначальных следственных действий по делам о дорожно-транспортных преступлениях в сфере пассажирских перевозок, а именно – производства осмотра места происшествия, осмотра транспортного средства и проведения допросов.

Нормативную основу дипломной работы составляют действующее уголовное и уголовно-процессуальное законодательство Российской Федерации, а также другие законодательные и нормативные акты, имеющие

отношение к исследуемой проблеме. Теоретическую основу дипломной работы составляют учебники и учебные пособия, опубликованные научные статьи, диссертации и научно-исследовательские работы.

Дипломная работа состоит из введения, двух глав, шести параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложения.

В первой главе дипломной работы дается понятие ДТП, изучаются их виды, рассматривается криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий в сфере пассажирских перевозок.

Во второй главе дипломной работы обозначаются тактические особенности проведения необходимых следственных действий на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий в сфере пассажирских перевозок, таких как осмотра места происшествия, осмотра транспортных средств и допроса.

В заключении содержатся обобщенные выводы проведенного исследования.

В качестве приложения оформлен протокол допроса свидетеля.

ГЛАВА 1. ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

§ 1. Основные понятия, классификация дорожно-транспортных происшествий и нормативно-правовая база, регламентирующая дорожное движение

Согласно пункту 1.2 Правил дорожного движения, «дорожно-транспортное происшествие» – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб¹. Из данного определения, мы можем сформулировать три основных условия, выполнение которых необходимо для признания происшествия дорожно-транспортным. Во-первых, – участие в событии как минимум одного механического транспортного средства. Во-вторых, – нахождение транспортного средства в движении. В-третьих, – наступление определенных негативных последствий, которые могут быть выражены в причинении вреда здоровью людям, повреждении транспортных средств, сооружений, грузов и ином материальном ущербе.

Учебная и научная литература, а также методические рекомендации по расследованию преступлений предлагают множество различных классификаций дорожно-транспортных происшествий. Их основания раскрывают характер, причины, степень тяжести наступивших последствий и иные признаки, способствующие совершению ДТП.

¹ О правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090: ред. от 21 дек. 2019 г. // Сборник актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

1. По характеру ДТП:

- столкновение – происшествие, при котором движущиеся механические транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом на железной дороге;
- опрокидывание – происшествие, при котором механическое транспортное средство потеряло устойчивость и опрокинулось. К этим происшествиям не относятся опрокидывания, вызванные столкновением механических транспортных средств или наездом на неподвижные предметы;
- наезд на препятствие – происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало или ударилось о неподвижный предмет;
- наезд на пешехода – происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на человека, или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство и получил травму;
- наезд на велосипедиста – происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на человека, передвигающегося на велосипеде, или велосипедист натолкнулся на движущееся транспортное средство и получил травму;
- наезд на стоящее транспортное средство – происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство или ударилось в него;
- наезд на гужевой транспорт – происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на упряжных, вьючных или верховых животных либо на повозки, транспортируемые этими животными;
- наезд на животных – происшествие, при котором механическое транспортное средство наехало на птиц, диких или домашних животных, в результате чего пострадали люди или причинен материальный ущерб;
- падение пассажиров с движущегося транспортного средства или в салоне этого средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения. Но необходимо отметить, что к этому виду

преступлений не относят падения вследствие столкновения, опрокидывания, наезда.

- прочие происшествия – все происшествия, не относящиеся к перечисленным выше. К ним относятся: сходы трамваев с рельсов; падение перевозимого груза или отбрасывание колесом транспортного средства предмета на человека, животное, другое транспортное средство; наезд на лиц, не являющихся участниками движения, или на внезапно появившееся препятствие.

2. По тяжести наступивших последствий:

- ДТП, повлекшие тяжкий вред здоровью;
- ДТП, повлекшие смерть потерпевшего;
- ДТП, повлекшие особо тяжкие последствия (смерть двух и более лиц).

3. По причинам, в результате которых возникло ДТП:

- происшествия, возникшие по вине людей (водителей, пассажиров, лиц, ответственных за техническое состояние транспортных средств и дорог и другие);
- происшествия, которые обусловлены непреодолимой силой природы (наводнение, землетрясения и т. п.), а также случайным стечением обстоятельств.

4. По правовой оценке:

- наступление административной ответственности. В случае нарушения участниками дорожного движения специальных нормативных актов (Правила дорожного движения Российской Федерации¹, а также какие-либо инструкции, наставления, указания по технической эксплуатации для отдельных видов транспортных средств, учитывающие их специфику,

¹ О правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090 : ред. от 21 дек. 2019 г. // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

правила перевозки пассажиров и грузов на определенных видах и типах транспортных средств), а последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ не наступили, то следует наказание за административно наказуемый транспортный проступок¹.

- наступление уголовной ответственности. Если нарушение участниками дорожного движения тех или иных специальных нормативных актов, повлекли за собой наступление последствий в отношении лиц, не являющихся виновниками произошедшего, неизбежно наступление ответственности, предусмотренной Уголовным кодексом Российской Федерации.

Таким образом, дифференциация ДТП раскрывает основные понятия, занимающие определенное место в правильном понимании тех или иных происшествий по их произошедшему характеру, определяет разграничение тяжести наступивших последствий, причины данных происшествий и ответственность за их совершение.

§ 2. Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок

Исследование проблемы безопасности дорожного движения немалым количеством ученых, наличие у каждого из них различных мнений, взглядов и предложений позволяет нам изучать данную проблему более широко.

Анализ юридической литературы показывает системный подход к исследованию процесса дорожного движения, основанный на взаимодействии элементов. Однако следует отметить, что цепочка «водитель – автомобиль – дорога» устарела и претерпела некие дополнения. А именно,

¹ Букаев Н. М., Бояршинов А. Л. Уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортных происшествий: исторический аспект // Труды Оренбургского института (филиала) Московской государственной юридической академии. 2017. № 34. С. 107.

в данную структуру была включена такая составляющая, как «окружающая среда». В настоящее время большое количество юридической литературы по изучению данной темы содержит именно такой комплекс четырёх элементов системы дорожного движения. Однако, некоторые учёные имеют свои взгляды о полноценности данной цепочки при расследовании различных видов ДТП. Так, В. И. Жулев отметил, что со временем наметилась тенденция к дополнению структуры «водитель – автомобиль – дорога – среда», включая в нее дополнительные элементы¹. Справедливое замечание при наличии различных видов преступлений данной категории. Так, например, С. Ю. Семенов внес предложения по дополнению типичной цепочки, и представил её, как «водитель – автомобиль – дорога – среда – другие участники движения»². Обосновывая это тем, что при наездах на пешехода, велосипедиста, животных, следует отграничивать их от окружающей среды и представить в виде отдельного элемента в научном изучении системного подхода. Но анализируя ДТП с участием автотранспорта общего пользования, мы согласились с С. В. Даниловым, который рассмотрел безопасность перевозок пассажиров маршрутными такси в системе «водитель – автомобиль – дорога – среда – пассажиры». Аргументируя это тем, что пассажиры влияют на эксплуатационные свойства маршрутных такси³. Что является оправданным, так как лица, использующие общественный транспорт в целях перемещения, своими действиями могут вызывать различные аварийные ситуации, отвлекая водителя или же не соблюдая меры собственной безопасности.

Итак, мы убеждены, что при изучении дорожно-транспортных преступлений в сфере пассажирских перевозок, имеется явная

¹ Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М.: Юрид. лит. 2018. С. 53.

² Семенов С. Ю. Повышение объективности дорожно-транспортной экспертизы происшествий, связанных с наездом автомобиля на пешехода в возрасте от 3 до 17 лет: дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск. 2020. С. 42-43.

³ Данилов С. В. Повышение безопасности работы маршрутных такси в системе «водитель – автомобиль – дорога – среда – пассажиры»: дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград. 2018. С. 54.

необходимость внедрения элемента «пассажиры» в универсальную цепочку дорожного движения, тем самым получая комплекс из пяти составляющих – «водитель – автомобиль – дорога – среда – пассажиры».

Стоит отметить, что каждый элемент данной структуры непосредственно раскрывается и в криминалистической характеристике рассматриваемых видов преступлений, которую следует изучить для более ясного понимания типичных причин, условий и обстоятельств, которые предшествуют и сопровождают нарушения правил безопасности дорожного движения.

Единое общепринятое определение криминалистической характеристики отсутствует. К обсуждению данной проблемы подходили с 1960-х годов такие профессора, как Л. А. Сергеев, А. Н. Колесниченко, С. П. Митричев. Затем И. А. Возгрин трактовал данное понятие, как «система обобщенных фактических данных и основанных на них научных выводов и рекомендаций о наиболее типичных криминалистически значимых признаках преступлений, знание которых необходимо следователям и дознавателям для организации и осуществления всестороннего, полного, объективного и быстрого раскрытия и расследования»¹.

В то же время много различных точек зрения имеется и при рассмотрении структуры криминалистической характеристики, количестве ее элементов и их содержании. Каждое преступление имеет свои особенности. Так, при наличии отличительных обстоятельствах одни и те же фактические данные могут иметь разное происхождение, например, иметь первоочередное значение в одном случае, но второстепенное – в другом. Ученые при изучении проблемы криминалистической характеристики преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, в её структуре раскрывают 5-20 элементов. Рассмотрев мнения

¹ Возгрин И. А. Научные основы криминалистической методики расследования преступлений // Труды Санкт-Петербургского университета МВД России. 2019. № 1 (11). С. 22.

разных специалистов, в своей работе мы согласились с А. А. Шапкиным, который выделил шесть главных элементов структуры криминалистической характеристики:

- 1) механизм дорожно-транспортного происшествия;
- 2) обстановка дорожно-транспортного происшествия;
- 3) механизм следообразования;
- 4) средство совершения преступления;
- 5) характеристика личности виновного в совершенном дорожно-транспортном происшествии
- 6) характеристика личности потерпевшего¹.

На наш взгляд, они наиболее полно раскрывают практическую значимость полученной информации.

Мы поддерживаем мнение ученых, считающих, что в структуре криминалистической характеристики ДТП присутствует механизм совершения, а не способ, который можно рассматривать как подчиненный элемент по отношению к механизму². В обоснование данной точки зрения исходим из того, что нарушения правил дорожного движения относятся к неосторожным преступлениям, а способ преступления, рассматривая еще глубже, всё-таки раскрывает умышленные действия. А вот уже действия по сокрытию следов ДТП, например, перемещение трупа или транспортного средства, изменение обстановки, уничтожение тех или иных объектов будут носить умышленный характер, и здесь уже можно говорить о способах сокрытия преступления.

Итак, рассмотрим каждый элемент криминалистической характеристики, представленной выше.

Механизм дорожно-транспортного происшествия представляет собой совокупность этапов, которые объясняют каждый предыдущий и

¹ Шапкин А. А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. 2021. №5 (051). С. 239.

² Шапкин А. А. Указ. Соч. С. 240.

предопределяют последующий. Профессор О. Н. Коршунова в своей работе выделяет следующую структуру механизма ДТП: опасная ситуация, аварийная ситуации, этап травмообразующего контакта и заключительный этап¹.

Возникновение опасной ситуации наступает при наличии у водителя возможности принять меры, предусмотренные Правилами дорожного движения РФ, в целях предотвращения ДТП. На этапе аварийной ситуации дорожно-транспортное происшествие уже неизбежно. Однако при некоторых обстоятельствах первые два этапа объединяются. Поэтому в случаях, когда опасность и аварийность совпадают, можно делать вывод об отсутствии реальной технической возможности избежать ДТП. Этап травмообразующего контакта предполагает сам момент возникновения повреждений, образование следов. На заключительной стадии процесс движения транспортных средств прекращается. В заключениях судебных автотехнических экспертизах присутствуют понятия стадий развития ДТП. Это позволяет приблизить теорию к практической деятельности сотрудников правоохранительных органов и экспертных учреждений.

Примером развития дорожной ситуации и наступлением каждой последующей фазы может служить нарушение водителем автобуса Правил дорожного движения РФ в целях предотвращения негативных последствий применения резкого торможения. Объясняя тем, что экстренное действие может повлечь падение пассажиров, водитель может выехать на встречную полосу для обгона, переехать перекресток на желтый сигнал светофора, выехать на обочину, за пределы проезжей части. То есть возникнет опасная ситуация, однако в целях предотвращения ДТП и при наличии возможности принятия определенных действий, водитель избежит развития последующих этапов структуры развития ДТП.

¹ Коршунова О. Н., Степанова А. А. Криминалистическая методика расследования преступлений против личности, общественной безопасности и общественного порядка // Курс криминалистики. СПб. 2020. С. 552.

Обстановка дорожно-транспортного происшествия отличается своей высокой динамичностью и сложностью. На наш взгляд представляет собой систему взаимосвязанных факторов объективной реальности, которые влияют на ход конкретного уголовного дела. Этот элемент включает в себя не только время и место совершения преступления, но и ряд других условий, которые мы изобразили в качестве схемы (см. рис. 1.1).



Рис. 1.1 (Элементы обстановки ДТП)

В Правилах дорожного движения РФ имеется указание на то, что маршрутные транспортные средства движутся по отведенному маршруту с установленными остановками в определенных местах¹. В это время часто и возникают опасные ситуации, которые могут привести к плачевным событиям. Например, некоторые водители, пренебрегают запретами осуществлять высадку пассажиров в неположенных местах и по просьбе

¹ О правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090 : ред. от 21 дек. 2019 г. // Сборник актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

пассажиры открывают двери автотранспорта во время остановки на красный сигнал светофора.

В определенных случаях исключительно для движения маршрутных транспортных средств оборудуется специальная полоса, которая отделяется от проезжей части установленной разметкой. Движение и остановка других транспортных средств по данной полосе запрещены. Эта мера предусмотрена для сокращения числа дорожно-транспортных происшествий, нормализации движения маршрутных ТС, автобусов и легковых такси. Перед организацией установления специальной полосы проводится целый ряд исследований, в ходе которого изучается общий поток пассажиров, маршрут перевозчиков и иные важные моменты.

Среда движения представляет собой определенную обстановку, в которой функционируют между собой все элементы дорожного движения. Рассматривая дорожно-транспортные происшествия, выделяют внешнюю среду – в которой функционирует транспортное средство на дороге, и внутреннюю – при взаимодействии водителя и пассажиров.

Внешняя среда дорожно-транспортных преступлений в сфере пассажирских перевозок не имеет особенностей в сравнении с другими видами ДТП, так как представляет собой время суток, погодные условия, состояние и загруженность дороги, проведение дорожного технического ремонта и т.д. Однако нельзя так сказать про внутреннюю среду. Так как в рассматриваемом виде преступлений присутствуют пассажиры, то их взаимодействие с водителем имеет значение. Нарушение общественного порядка пассажирами, разногласия их с водителем и иные социальные конфликты могут послужить причиной вынужденной остановки транспорта, дорожно-транспортному происшествию и другим негативным последствиям.

Например, конфликт случился 22 ноября 2021 года в Татарстане, когда пассажир 31-го автобуса отказался предъявлять QR-код о вакцинации, после чего ударил женщину-кондуктора, нарушая общественный порядок, брызнул

ей в лицо перцовым баллончиком, выбежал из автобуса и скрылся¹. Данный пример ясно описывает внутреннюю среду при взаимодействии кондуктора и пассажира.

Приведём пример из уголовной практики. Находясь в салоне автобуса, А. потребовал произвести остановку на перекрестке. Водитель ответил пассажиру отказом, объяснив тем, что остановка автобуса в данном месте запрещена. После этого А. достал из кармана куртки газовый баллончик и, используя его в качестве оружия, нарушая общественный порядок и все нормы поведения, умышленно распылил вещество раздражающего действия в салоне автобуса. Данное действие повлекло остановку транспортного средства, вынужденной высадке остальных пассажиров. Нарушитель с места происшествия скрылся². А его действия привели к нарушению функционирования дорожного движения и стали причиной нарушения внутренней среды автотранспорта.

Следы играют огромную роль в расследовании каждого преступления, так как являются непосредственной предпосылкой их раскрытия. Рассматривая механизм следообразования, отметим, что в результате дорожно-транспортного происшествия остаются идеальные и материальные следы. Исследуя их в комплексе, сотрудникам правоохранительных органов необходимо получить доказательства для восстановления полной картины механизма дорожно-транспортного происшествия, а затем установить виновность лиц, причастных к конкретному происшествию.

Идеальные следы представляют собой информацию, сохранившуюся в сознании и памяти человека. Её получают из допросов всех участников ДТП: водителей, пешеходов, пассажиров, очевидцев ДТП, других свидетелей, а также лиц, ответственных за выпуск и эксплуатацию транспортных средств, руководителей транспортных организаций, имеющих отношение к

¹ Официальный сайт Новости от РБК. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/619bbed89a7947a32591334c> (дата обращения: 13.10.2021).

² Приговор по уголовному делу № 1-32/2018 // Арх. Сузунского районного суда (Новосибирская область) – URL: <http://sudact.ru>. (дата обращения: 18.10.2021).

конкретному ДТП и иных лиц, причастных к ДТП либо обладающих какими-либо знаниями о событии.

По словам А. П. Бохана, «к следам дорожно-транспортного происшествия можно относить: следы движения по дороге; следы скольжения по дороге; следы повреждений на транспортных средствах; следы повреждений на наземных сооружениях; повреждения и травмы, полученные водителем, пассажирами, пешеходами и т.п.»¹.

Для каждого вида ДТП характерны свои материальные следы, и анализ судебно-следственной практики показывает, что при осмотре места происшествия могут быть обнаружены следующие следы (см. рис. 1.2):

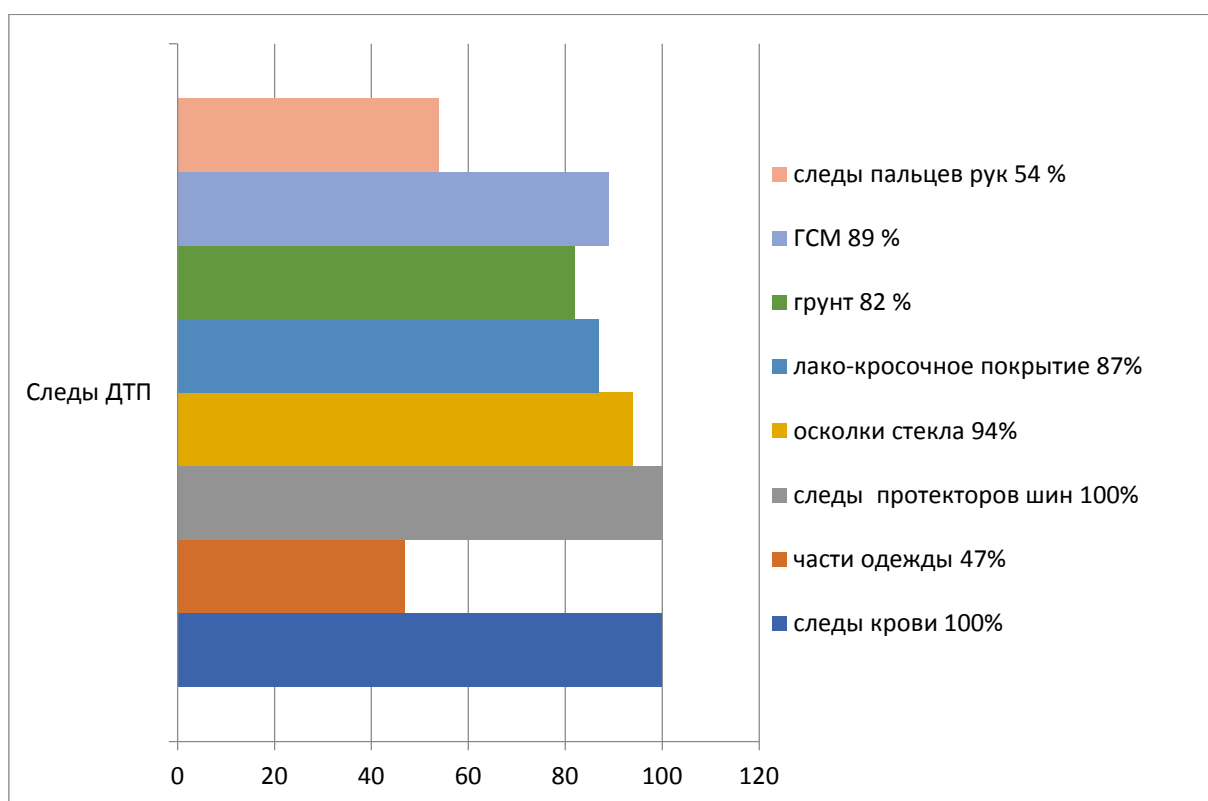


Рис. 1.2 (Следы ДТП)

Как отечественные, так и зарубежные авторы в своих работах отмечают определенное значение материальных следов в процессе доказывания. Информация, отображенная на различных электронных и цифровых

¹ Бохан А. П. Нарушающие правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в состоянии крайней необходимости // Актуальные проблемы уголовного права: сборник науч. стат. Ростов н/Д. 2017. С. 141.

устройствах, представляет доказательную базу большинства видов ДТП. При этом источниками следов являются такие технические устройства, как тахографы, видеозаписывающие устройства, навигационная мониторинговая система ГЛОНАСС.

Ст. 84 Уголовно-процессуального кодекса РФ (далее – УПК РФ)¹ содержит в себе формулировку «иные носители информации», которая подразумевает, что следователь в своей профессиональной деятельности не ограничивается в выборе технических средств, которые в последующем будут использованы в качестве доказательств. Это свидетельствует о том, что информация, зафиксированная на электронных носителях информации, приобщается к результатам уголовного дела наравне с традиционными криминалистическими исследованиями, что существенно расширяет доказательственную базу

Заметим, что в отличие от материальных предметов и веществ, компьютерная информация не может существовать физически без ее носителей. Ввиду изложенного, можно назвать такую информацию виртуальной. Анализируя уголовные дела по изучаемой теме, в качестве носителей виртуальной информации выступают следующие материальные объекты: различные виды компакт-дисков, флэш-карты, карты памяти с записями звуко- и видеозаписывающих устройств, показаниями мониторинговой навигационной системы ГЛОНАСС.

Автомобиль. Всесторонняя оценка обстоятельств совершения преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в сфере пассажирских перевозок невозможна без рассмотрения средств совершения данных преступлений – маршрутных транспортных средств.

Правила дорожного движения определяют маршрутное транспортное

¹ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 дек. 2001 г. № 174-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 22 ноября 2001 г.; одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 5 декабря 2001 г. // Собрание законодательства Рос. Федерации. – 2001. – 10 октября.

средство как «транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок»¹. Несмотря на то, что в данном определении отсутствует упоминание о маршрутных такси, мы отнесем его к транспортному средству данной категории, так как по своим характеристикам оно полностью совмещает в себе все условия маршрутного транспортного средства. Как правило, маршрутки являются собственностью частных коммерческих организаций, более комфортабельные и маневренные, в чем и есть их преимущество. Но, с 2020 года некоторые города России коснулась транспортная реформа, предполагающая ликвидацию коммерческих маршрутных такси. Причин такого решения три. Первая – они дублируют маршруты социальных перевозок. Вторая – частые аварии. Третья – отсутствие льгот на проезд. Так называемая транспортная реформа должна была начаться в Санкт – Петербурге еще в июле 2020 года. Планам помешала пандемия короновирусной инфекции – и теперь её внедрят в июле 2022 года. Председатель петербургского Комитета по транспорту Кирилл Поляков пояснил: «Все популярные у петербуржцев маршруты останутся и будут усилены, мы уберём излишнее дублирование, сохраним все транспортные связи и даже добавим новые. Кроме того, на дорогах станет безопаснее, больше никаких «маршрутчиков-лихачей», которые в погоне за рулём нарушают Правила дорожного движения РФ и рискуют жизнями пассажиров»².

Изучаемый вид транспорта обладает своей спецификой. Перед тем, как выпустить маршрутные транспортные средства на линию, работодатель

¹ О правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090: ред. от 21 дек. 2019 г. // Сборник актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

² Официальный сайт Администрация Санкт-Петербурга: URL: https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_transport/news/237462/ (дата обращения: 12.01.2022).

обязан удостовериться в их исправности, для чего проводится предрейсовый осмотр. При этом обслуживание, ремонт, проверка технического состояния должны проводиться в установленные сроки, с использованием определенного оборудования и с гарантией их обслуживания. Механик или иное лицо, прошедшее аттестацию, допускает автобус или маршрутное транспортное средство к эксплуатации, а также несет ответственность за исправное техническое состояние транспорта. О прохождении предрейсовой проверки ставится отметка в путевом листе.

Обязательным условием эксплуатации рассматриваемого вида транспорта является оснащение в установленных ст. 20 Федерального закона от 10.12.1995 № 196 «О безопасности дорожного движения» случаях техническими средствами контроля (тахограф, навигационно-мониторинговая система ГЛОНАСС), обеспечивающими непрерывную некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей¹.

Однозначно следует выделить тот факт, что категории и виды оснащаемых транспортных средств, порядок и правила использования и эксплуатации, а также обслуживания и контроля работы тахографов, необходимых в автобусах устанавливаются в порядке, определяемом Постановлением Правительства РФ от 23.11.2012 № 1213 «О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правил их использования, обслуживания и контроля их работы»², Постановлением Правительства РФ от 03.12.2020 № 1998 «О категориях оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки

¹ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 дек. 1995 г. № 196-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации: URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 24.11.2021).

² О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правил их использования, обслуживания и контроля их работы: Постановление Правительства РФ от 23 нояб. 2012 г. № 1213 // Официальный интернет-портал правовой информации: URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 24.11.2021).

пассажирам, а также видах сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий»¹, приказом Минтранса России от 28.10.2020 № 440 «Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства»², приказом Минтранса России от 26.10.2020 № 438 «Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами»³.

Требования к безопасности отдельных видов пассажирских перевозок, а также конструкциям маршрутных транспортных средств закреплены в государственных стандартах, которые мы указали в списке литературы.

Субъектами ДТП являются не только водители, но и пешеходы, пассажиры, лица, ответственные за техническое состояние транспорта и т.д. Однако в нашем исследовании необходимо подробнее изучить личность водителя.

Согласно законодательству, управлять маршрутными транспортными средствами имеют право лица:

- достигшие 21-летнего возраста;
- имеющие российское удостоверение на право управления транспортными средствами категории D;

¹ О категориях оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также видах сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий: Постановление Правительства РФ от 03 дек. 2020 г. № 1998 // Официальный интернет-портал правовой информации: URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 24.11.2021).

² Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства : приказ Минтранса России от 28 окт. 2020 г. № 440 : зарегистрировано в Минюсте России 27 ноября 2020 г. № 61118 // Официальный интернет-портал правовой информации: URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 23.12.2021).

³ Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами: приказ Минтранса России от 26 окт. 2020 г. № 438: зарегистрировано в Минюсте России 19 нояб. 2020 г. № 60988 // Официальный интернет-портал правовой информации: URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 23.12.2021).

- прошедшие стажировку в установленном порядке;
- имеющие соответствующую квалификацию.

Мы наблюдаем повышение возрастного критерия по отношению к водителям данной категории, так как от водителя зависит безопасность процесса дорожного движения, а, следовательно, – жизнь и здоровье большого числа пассажиров, что увеличивает ответственность человека.

К водителям маршрутных транспортных средств предъявляются определенные требования, поскольку их профессиональная деятельность может повлечь риск гибели людей. Именно поэтому в настоящее время действует Приказ Министерства транспорта РФ от 31 июля 2020 года № 282 «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, указанных в абзаце первом пункта 2 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», который утверждает профессиональные и квалификационные требования, предъявляемые при осуществлении пассажирских перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей¹.

Владельцы автобусов и маршрутных транспортных средств обязаны обеспечить соответствующий профессиональный уровень водительского состава. В соответствии с действующим законодательством ежегодно организовываются занятия по повышению квалификации, которые включают в себя проверку знаний и навыков на оказание доврачебной медицинской помощи пострадавшим, порядок действий при эвакуации пассажиров при ДТП. Профессиональное обучение водителей производится по специализированным программам, а результаты итогового зачета вносятся в

¹ Об утверждении профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, указанных в абзаце первом пункта 2 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» [приказ Минтранса России от 31 июля 2020 г. № 282 : зарегистрировано в Минюсте России 23 нояб. 2020 г. № 61070 // Официальный интернет-портал правовой информации: URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 13.12.2021).

их личные дела.

Стажировки водителей автобусов и маршрутных такси организовываются в целях ознакомления их с маршрутом, адаптации к конкретному транспортному средству, условиям работы в определенной организации, а также для закрепления и совершенствования знаний и навыков, обеспечивающих безопасное перемещение пассажиров. Результаты прохождения стажировки указываются в заключении допуска к самостоятельной работе с указанием вида транспортного средства и маршрута перевозки, данный документ также прикрепляется к личному делу каждого водителя.

В целях выявления различных заболеваний, признаков употребления алкогольных, спиртосодержащих напитков, наркотических или психотропных веществ, иных запрещенных препаратов, признаков утомления проводятся предрейсовые медицинские осмотры. Как правило, их проводят штатные медицинские работники транспортной организации либо же медицинские работники учреждений здравоохранения по договору. Результаты медицинского осмотра отмечаются в путевом листе.

В процессе осуществления профессиональной деятельности водителям следует соблюдать режим труда и отдыха, что объясняется высокой напряженностью и психологическими нагрузками. В определенный момент организм человека утомляется, работоспособность и внимание снижаются, ухудшается зрение, водитель теряет способность к экстренному реагированию, что повышает вероятность совершения дорожно-транспортного происшествия. В связи с этим нормы продолжительности рабочего времени утверждены приказом Министерства транспорта РФ от 16.10.2020 № 424 «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей»¹.

¹ Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей: приказ Минтранса России от 16 окт. 2020 г. № 424: зарегистрировано в Минюсте России 09 декабря 2020 г. № 61352 // Официальный

Характеризуя личность виновного, следователю необходимо установить его физическое состояние непосредственно на момент совершения преступления, наличие алкогольного опьянения, степень утомления, данные, относящиеся к стажу, водительскому опыту, прошлую судимость за аналогичные преступления, особенности поведения во время и после совершения дорожно-транспортного происшествия.

Основная масса ДТП происходит по вине водителей. Причины могут быть различны, но в основном – это излишняя самоуверенность, самонадеянность; отсутствие должной бдительности и внимательности; недостаточный опыт работы в сфере пассажирских перевозок или же наоборот чрезмерная легкомыслие на возможность применения своих профессиональных навыков. Как отдельная категория преступников – иностранные граждане, приезжающие на заработки в Россию, систематически игнорирующие Правила дорожного движения РФ или в недостаточной степени владеющие знаниями данного нормативного акта.

Анализ следственной практики позволил нам выстроить примерный портрет лица, виновного в совершении преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок. Он представлен в следующем виде: лицо мужского пола, возрастная категория 40-50 лет, опыт работы имеется, состоящие в браке, имеющие малолетних детей, получившие среднее образование, ранее привлекавшиеся к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, не судимые, имеющие положительную характеристику по месту жительства и работы, не состоящие в психиатрическом и наркологическом диспансерах.

Как было нами указано, дорожно-транспортные происшествия в сфере пассажирских перевозок совершаются по неосторожности. А их причинами могут быть отсутствие должной бдительности и внимательности водителей,

легкомыслие на возможность применения своих профессиональных качеств в процессе управления транспортным средством и самонадеянность на предотвращение опасных аварийных ситуаций на дороге.

Пассажиры, как мы обозначили ранее, выступают дополнительным элементом цепочки дорожного движения, поэтому явно подлежат более подробному изучению. Правила дорожного движения РФ определяют пассажира, как лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве, а также лицо, которое входит в транспортное средство или выходит из транспортного средства¹. В нашей работе в качестве пассажира выступает лицо, которому оказывается услуга по перевозке из одного места назначения в другое. При этом лицо приобретает данный статус при посадке в транспортное средство (автобус, маршрутное транспортное средство, легковое такси), и соответствует ему до момента высадки. После чего выступает в качестве пешехода.

Таким образом, рассматривая узкую категорию ДТП, максимальное использование сведений о каждом звене системы «водитель – автомобиль – дорога – окружающая среда – пассажиры» позволяет разработать наиболее эффективные рекомендации по расследованию дорожно-транспортных происшествий в сфере пассажирских перевозок. Также в данном параграфе мы рассмотрели основные элементы криминалистической характеристики дорожно-транспортного происшествия, раскрыли их особенности.

ГЛАВА 2. ПОНЯТИЕ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ЭТАПА РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

¹ О правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090: ред. от 21 дек. 2019 г. // Сборник актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

§ 1. Первоначальные и неотложные следственные действия

Основа доказательственной базы по уголовным делам в основном формируется при производстве следственных действий. Правильное и тактически верное их осуществление позволяет следователю расследовать преступление эффективно и в кратчайшие сроки привлечь виновное лицо к ответственности.

Анализируя следственные действия с теоретической точки зрения, мы также столкнулись с различными интерпретациями данного понятия. Например, Р. С. Белкин дает краткое, но одновременно «полное» определение раскрывает следственные действия, как «комплекс предусмотренных законом процессуальных действий по собиранию, исследованию, оценке и использованию доказательств»¹. А В. В. Вандышев понимает их, как «действия следователя, направленные на сбор, проверку и оценку доказательств»². Данные исследователи близки в своих взглядах, так как приведенные определения имеют одинаковые признаки.

В теории уголовно-процессуально права и теории криминалистике следственные действия классифицируют по-разному. Так в уголовно-процессуальном праве выделяют неотложные и прочие следственные действия, а в криминалистике, в зависимости от этапа расследования – первоначальные и последующие следственные действия. В настоящей работе мы рассмотрели некоторые первоначальные следственные действия, проводимые при расследовании ДТП в сфере пассажирских перевозок.

Значение первоначальных следственных действий состоит в том, что они производятся незамедлительно до или сразу же после возбуждения уголовного дела и могут помочь следователю в получении информации об

¹ Белкин Р. С. Курс криминалистики: Учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по юрид. Специальностям. 3-е. изд. М.: Юнити. 2017. С. 250.

² Вандышев В. В. Уголовный процесс. Конспект лекций. СПб.: Питер. 2019. С.121.

обстановке дорожно-транспортного происшествия, а также в представлении о его механизме и последствиях. Особую роль первоначальные следственные действия для сбора доказательств, которым грозит уничтожение под действием каких-либо факторов, например, природных (снегопад, ливень) или технических (сложность в установлении объездных путей). Именно после производства следственных действий на начальном этапе, сотрудники предварительного расследования могут выдвигать версии, предположения ДТП, давать пояснения по поводу происшествия.

При изучении эмпирического материала мы сделали вывод, что перечень первоначальных действий при расследовании ДТП в сфере пассажирских перевозок достаточно большой. Мы рассмотрели следственные действия, приведя ниже статистику их проведения на первоначальном этапе расследования.

1. Осмотр места происшествия производится в 100 % случаях. Играет огромную роль в расследовании данного вида преступлений. Автодорога является динамическим местом, имеет большую протяженность, что осложняет сбор следов происшествия. Как правило, первыми на место ДТП прибывают сотрудники ГИБДД, то на них возлагается обязанность по сохранности всех следов происшествия.

2. Дополнительный осмотр места происшествия проводится в целях установления обзорности проезжей части, рабочего места водителя; места наезда на неподвижное препятствие; а также проведения видеосъемки места происшествия. Данный осмотр проводится при упущении каких-либо моментов, недостаточной внимательности и конкретности установления местонахождения каких-либо предметов и объектов на первичном осмотре места происшествия.

3. Осмотру предметов подлежат транспортные средства; тахографы; видеорегистраторы; карты памяти из видеорегистраторов; CD/DVD-R диски; различные микрочастицы; волосы; одежда трупов и другие предметы, имеющие отношения к уголовному делу.

4. Осмотру документов подлежат материалы административного производства; документация, на основании которой выполняются пассажирские перевозки; иные документы, имеющие значение для уголовного дела.

5. Осмотр трупов является обязательным при наличии объекта, необходимого при проведении данного вида следственного действия.

6. Выемка проводилась в целях изъятия транспортных средств, CD-дисков с записями камер наблюдения, видеорегистраторов с картами памяти и иных объектов, представляющих интерес для эффективного расследования и необходимых для дальнейшего осмотра.

7. Освидетельствование лиц, имеющих отношение к происшествию, в т.ч. в целях определения их физического и психофизиологического состояния после происшествия.

8. Допрос свидетелей-очевидцев помогает раскрыть важные моменты и уточнить детали произошедшего, в некоторых случаях даже имеет определяющее значение.

9. Допрос потерпевших входит в список первоначальных следственных действий, если по своему психическому и физическому состоянию после происшествия лица способны идти на контакт, давать показания и сотрудничать с правоохранительными органами.

10. Подготовка и назначение соответствующих технических, криминалистических, медицинских и других видов экспертиз на данном этапе особенно важны, так как при осмотре места происшествия изымается основные следы, которые в будущем могут потерпеть уничтожение.

Рассмотрим перечень первоначальных судебных экспертиз:

- судебно-медицинская экспертиза живого лица (трупа);
- судебная экспертиза материалов, веществ и изделий;
- судебная дактилоскопическая экспертиза;
- судебная трасологическая экспертиза;

- судебная автотехническая экспертиза.

Проведя анализ судебно-следственной практики, мы сделали вывод, что следственные действия, проводимые с момента получения информации о происшествии в первые 5 суток после возбуждения распределены следующим образом (см. рис. 1.3):

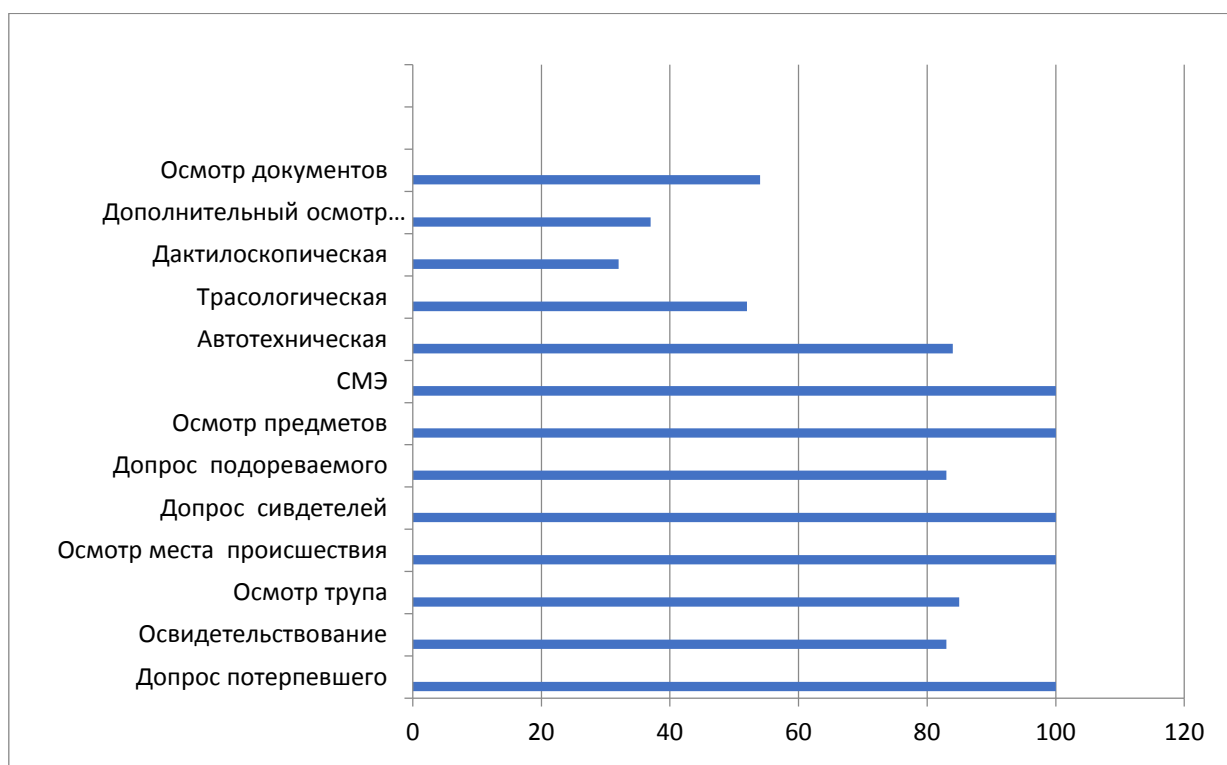


Рис. 1.3 (Статистика проведения следственных действий)

Ряд экспертиз при расследовании именно дорожно-транспортных преступлений может иметь особое доказательственное значение даже при наличии показаний участников происшествия. То есть в некоторых случаях именно результаты экспертиз «открывают глаза» на причины и обстоятельства происшествия и помогают следователю установить всю картину ДТП. Так как пассажирские перевозки могут быть осуществлены и легковым автомобилем при повседневной жизни, рассмотрим пример:

«Д.В.Н., управляя автомобилем и двигаясь по автодороге, перевозил в салоне автомобиля пассажиров И.А.Р. и А.К.С., которые не были

пристегнуты ремнями безопасности. При движении автомобиля Д.В.Н. выбрал неправильный скоростной режим, не учел особенности и состояние транспортного средства, а также дорожные условия, отвлекся от управления транспортным средством, разговаривая с пассажиром, находящимся на переднем пассажирском сиденье, в связи с чем утратил контроль за движением управляемого им транспортного средства, вследствие чего допустил опрокидывание автомобиля в кювет. В результате чего пассажиру автомобиля А.К.С. были причинены телесные повреждения, от которых она скончалась. Выйдя из автомобиля, Д.В.Н., испугавшись ответственности, убедил И.А.Р. дать показания, что именно И.А.Р. был за рулем, т.к. сам Д.В.Н. находился в состоянии алкогольного опьянения.»

В результате грамотного проведенного осмотра салона автомобиля, следователем были изъяты с чехла водительского сидения волокна-наслоения, схожие с волокнами одежды Д.В.Н. Проведенной судебной экспертизой было установлено, что изъятые с чехла и одежды волокна одинаковы по составу. После ознакомления с заключением эксперта, Л.В.И. признал вину в совершенном преступлении¹.

Данный пример, ясно показывает, что следователь при сборе доказательств, назначении правильно выбранной судебной экспертизы смог быстро и точно установить всю картину произошедшего.

Таким образом, первоначальные следственные действия при расследовании ДТП обладают большим разнообразием и направлены на обнаружение, закрепление и предварительный анализ информации о причинах, условиях и механизме совершения дорожно-транспортного происшествия, помогают в выдвижении версий.

§ 2. Особенности производства осмотра места происшествия при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил

¹ Соколов А. Б. Расследование дел о ДТП: действия следователя на первоначальном этапе // Уголовный процесс. 2019. № 9. С.54.

дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажижских перевозок

К числу первоначальных следственных действий непосредственно относится осмотр места происшествия. Последующие следственные действия по рассматриваемой категории дел могут быть различными и их очередность и последовательность зависит от конкретной следственной ситуации, но без осмотра места происшествия не обойтись ни при одном расследовании ДТП.

В соответствии с ч. 2 ст. 176 УПК РФ¹ осмотр места происшествия может быть произведен до возбуждения уголовного дела. Порядок фиксации осмотра места происшествия и составление протокола регламентируется ст. ст. 166-167, 170, 176-177, 180 УПК РФ², устанавливающей также обязательные реквизиты при составлении протокола осмотра.

Значение раскрываемого следственного действия, как источника доказательственной информации состоит в том, что оно:

- включает в себя важные этапы исследования обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и дает наиболее достоверные и объективные сведения;
- дает возможность сформировать четкое представление о механизме происшествия, выдвинуть наиболее обоснованные версии и правильно определить ход расследования;
- в совокупности с другими материалами дела обеспечивает возможность осуществления уголовного преследования лица, причастного к преступлению, защиту прав потерпевших, законных интересов организаций³.

¹ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 дек. 2001 г. № 174-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 22 ноября 2001 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 5 декабря 2001 г. // Собрание законодательства Рос. Федерации. – 2001. – 10 октября.

² Там же.

³ Смагоринский Б. П., Деревягин Е. В. Особенности осмотра места происшествия при расследовании преступлений в сфере нарушения правил дорожного движения и эксплуатации автомобильного транспорта. // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2019. № 4 (51). С. 186.

Так как местом дорожно-транспортного происшествия выступает проезжая часть дороги, то оно осложняется возможностью сохранения следов в условиях быстро меняющейся дорожной обстановки. Зачастую невозможно полностью оградить место аварии. Поэтому следователю необходимо собирать информацию о следах быстро и в кратчайший срок, но при этом восстанавливая «картину» ДТП в полном объёме, так как производство повторного осмотра не будет иметь такую информативность и, ввиду возможного уничтожения следов происшествия участниками дорожного движения. В таких случаях даже приходится направлять дорожный поток в объезд по другой дороге, но данное решение не всегда представляется реальным, так как, не все направления имеют объездные пути проезда, а водители просто не могут и иногда отказываются ждать окончания проведения следственного осмотра.

К тому же Административным регламентом МВД РФ предусмотрено, что очередность действий сотрудников на месте дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими определяется исходя из приоритетности сохранения жизни и здоровья граждан¹. То есть спасение жизни человека выступает первоочередной задачей, на решение которой направлены все имеющиеся силы и средства. Однако Л. В. Виноцкий утверждает: «Производить после этого осмотр места происшествия довольно сложно, многочисленные следы не только уничтожаются, но и порождаются сотрудниками, ликвидирующими последствия аварии»². А данный факт мешает сохранению следов, а также объективному, эффективному и точному

¹ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения: приказ МВД России от 23 авг. 2017 г. № 644 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 15.01.2022).

² Виноцкий Л. В., Мельник С. Л., Ревенко Я. Д. Актуальные вопросы использования помощи специалиста на стадии возбуждения уголовного дела. М.: Юрлитинформ. 2021. С. 105.

расследованию уголовного дела. В виду чего возникает противоречие: какие действия необходимо ставить на первое место – жизнь людей или сохранение и сбор следов преступления?

Для ДТП в сфере пассажирских перевозок значение подготовительного этапа усиливается. Следователь обязан предусмотреть мероприятия по организации охраны и оцепления места происшествия, а также оказания первой медицинской помощи неограниченному количеству пострадавших; подготовке технических средств осмотра, приглашению необходимых специалистов; определению места стоянки транспортного средства до момента выдачи его владельцу и т. д. Однако на практике многие следователи недооценивают значение подготовительного этапа и по прибытии на место происшествия вынуждены отвлекаться на организационные моменты.

Следователь должен учитывать, что уровень его подготовленности к осмотру места происшествия может напрямую повлиять на полноту обнаружения следов преступления и фиксации их в бланках протоколов. К сожалению, иногда следователи, находясь на дежурстве, бывают неподготовленными к осмотру места ДТП в части оснащенности криминалистического чемодана, так как приезжают на следственное действие с другого места происшествия, не успев укомплектовать чемодан и перекладывая эту обязанность на плечи специалиста-криминалиста. К обязательным же техническим средствам, с помощью которых необходимо зафиксировать обстановку ДТП относятся: рулетка на 3-5 и 10 м, чертежные принадлежности, миллиметровая бумага, секундомер.

При проведении осмотра места дорожно-транспортного происшествия необходимо установить вид ДТП (столкновение, наезд и т.д.), который характеризует механизм его возникновения, возможные границы и порядок осмотра, выбрать основные ориентиры, привязки, основные точки (лучше устанавливать ближайшие неподвижные объекты, которые в невозможно передвинуть, убрать или легко и быстро уничтожить). Такими привязками

могут быть деревья, столбы, здания домов, магазинов и т.д.

Раскрывая особенности осмотра дорожно-транспортного происшествия необходимо отметить, что сначала осмотру подвергается прилегающий к месту происшествия участок дороги, затем само место происшествия и уже потом транспортное средство. Тем самым, мы можем рекомендовать способ осмотра места происшествия: от периферии к центру, хотя в зависимости от ситуации, общей следовой картины произошедшего и т.д. Место дорожно-транспортного происшествия, как правило, имеет значительную протяжённость. Как правило, первыми на место происшествия прибывают сотрудники ГИБДД. Они обязаны предпринять возможные меры для сохранения всех имеющихся следов.

На месте дорожно-транспортного происшествия, как правило, присутствует специалист, который в том числе производит фотографирование или видеосъемку. Фотографическая фиксация имеет большое значение, так как позволяет закрепить обстановку, размещение деталей поврежденных автомобилей, трупов, дорожных знаков и т.д., до постороннего вмешательства и отразить какие-либо следы, особенности механизма происшествия, которые впоследствии могут быть уничтожены или изменены.

По мнению, Л. А. Татарова: «в целях проведения более качественного и полного осмотра рекомендуется иметь при себе стандартный бланк протокола осмотра места ДТП, который значительно отличается от обычного протокола – осмотра места происшествия»¹. Считаем это положение спорным. Действительно, специальный бланк помогает следователю «не забыть» отразить в протоколе некоторые обязательные позиции, например, состояние дорожного покрытия, ширину обочины и т. д. Однако, этот же «специальный бланк» ограничивает следователя в описании некоторых следов и последовательности проведения осмотра, так как требует от

¹ Татаров Л. А. Осмотра места ДТП: типичные ошибки // Теория и практика общественного развития. 2017. № 16. С. 111-113.

следователя заполнения граф, установленных уже в определенном порядке.

Однако неотъемлемой частью фиксации данного следственного действия является схема осмотра места происшествия (см. рис. 2.1), к которой также прилагаются условные обозначения (см. рис. 2.2). Как правило, схема ДТП составляется инспектором ГИБДД на основании осмотра места ДТП и показаний водителей и очевидцев. Причем сотрудники используют измерительные инструменты, а также бланк с миллиметровой сеткой в масштабе. При проведении осмотра следователи, действительно, довольно часто перекладывают обязанность по составлению схемы на сотрудников ГИБДД. По смыслу УПК РФ, это не может являться процессуальным или криминалистическим нарушением, но в таком случае сотрудники ГИБДД должны подписывать данную схему, как лица ее составившие, а не участники осмотра. На практике же составленную схему следователь подписывает от своего имени, тем самым принимая на себя все возможно допущенные при составлении ошибки.

На схеме должны быть указаны место и взаимное расположение транспортных средств и объектов после ДТП и примерное положение до ДТП, траектории их движения, а также зафиксирована окружающая обстановка - особое внимание должно быть уделено предметам, ограничивающим обзорность дороги для водителя, а также должны быть словесные пояснения о погоде, видимости, наличие и состояние искусственного освещения. Особое внимание следует уделять геометрическим данным, таким, как ширина, уклоны, высота бордюров и т.д. Также фиксируют тип дорожного покрытие и его состояние (сухое, мокрое, гололед), наличие и состояние дорожной разметки, способы регулирования движения в зоне происшествия, типы и способы установки дорожных знаков и светофоров. На схеме также отображают расположение таких следов, как осыпь грязи, наличие на дороге осколков фар, стекла, детали пластмассы, кусочки лака, следы воды, масла, бензина. При наезде на пешехода, наличии трупа, определяется его местоположение на проезжей части дороги.

Фиксация всех этих обстоятельств имеет существенное значение, и позволит в дальнейшем более качественно провести последующие следственные действия, например, следственный эксперимент и экспертизу.

Использование следователем вместо миллиметровой бумаги чистого листа формата А-4, по нашему мнению, возможно только при составлении схемы ДТП непосредственно на месте, в качестве черновика, когда возможно погодные или иные условия не позволяют составить схему без искажения. Впоследствии требуется составление масштабной схемы с учетом пропорций места происшествия, автомобилей и т.д., при этом подписаны участниками осмотра и впоследствии приобщены к уголовному делу должны быть обе схемы.

Последние годы при осмотре некоторых мест ДТП стали применяться беспилотные летательные аппараты¹, которые позволяют фиксировать картину происшедшего по вертикальному фронту, что позволяет фиксировать местоположение транспортных средств, следы, другие ориентиры, необходимые для установления механизма ДТП. По нашему мнению, в таком случае мы можем получить наглядную таблицу фотоиллюстраций, особенно в случае совершения ДТП с большим количеством транспортных средств. Кроме этого, использование БПЛА будет безусловно полезной при фиксации места происшествия в труднодоступном месте – овраге, затрудненном участке дороге, извилистой дороге и т.д., где другие средства фиксации не смогут передать полноту всей картины. К сожалению, о крупномасштабном использовании БПЛА в деятельности органов внутренних дел говорит пока рано, но можем констатировать, что для повышения криминалистических методов расследования ДТП на первоначальном этапе использование БПЛА может быть необходимым.

¹ Далее – «БПЛА».

Схема к протоколу осмотра места происшествия

Место происшествия г. Энск, ул. Центральная напротив Универмага (г. Энск, ул. Центральная, 31) 14 января 2010 года 14 часов 10 минут

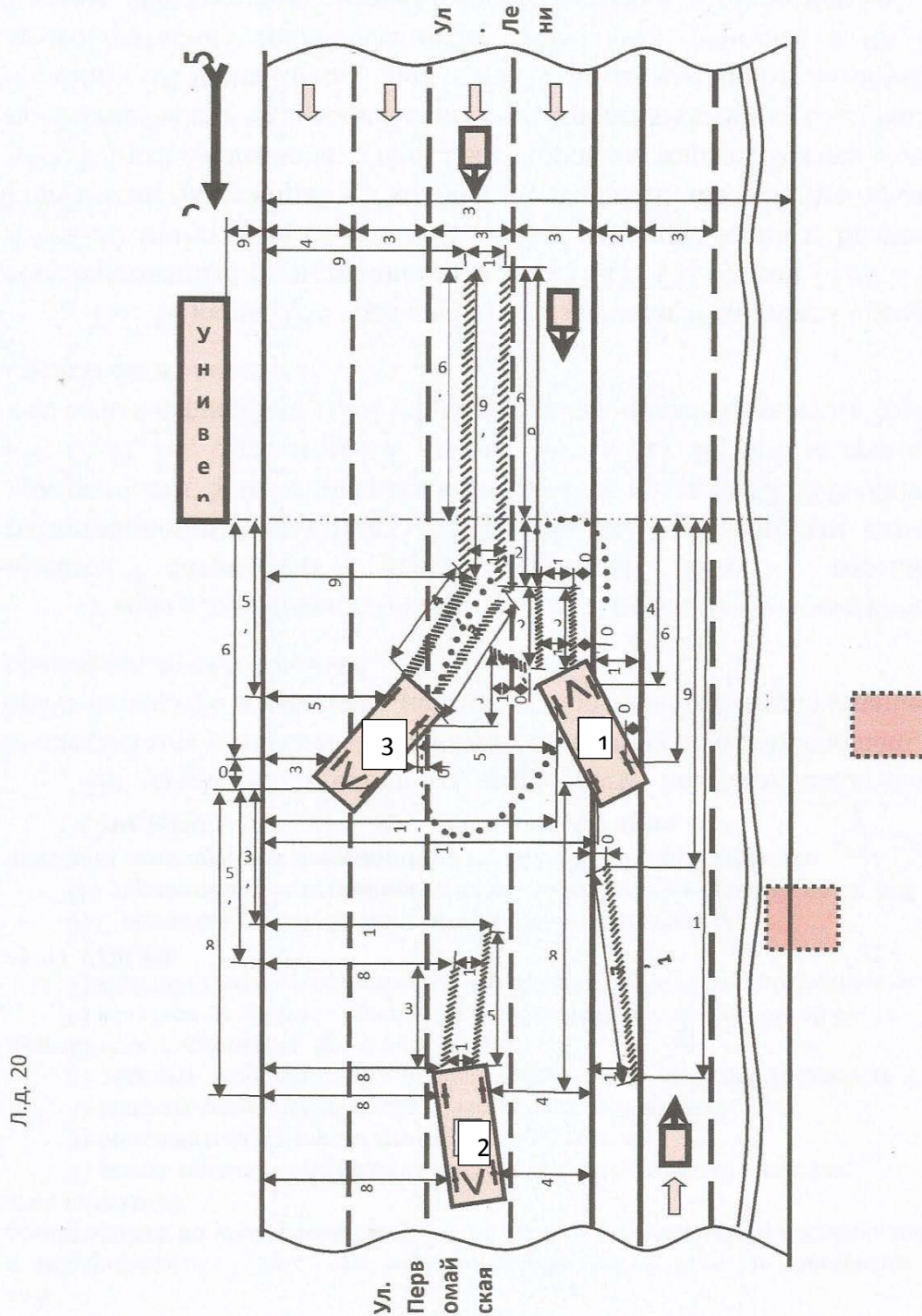


Рис.2.1(Схема к протоколу осмотра места происшествия)

| Условные обозначения | |
|--|--|
| 1-  | а/м «Шевроле Каптива» |
| 2-  | а/м «Шкода Октавия» |
| 3-  | а/м «Дэу Нексия» |
|  | Направление движения по полосам |
|  | Направление движения а/м «Шевроле Каптива» |
|  | Направление движения а/м «Шкода Октавия» |
|  | Направление движения а/м «Дэу Нексия» |
|  | Осколки стекла, частей пластмассы, (максимальная длина – 10,2 м, максимальная ширина – 5,1 м) ¹ |
|  | Осыпь грязи, льда, горюче-смазочных материалов и других жидкостей |
|  | Следы скольжения |
|  | Прерывистая линия (1.5 ПДД) |
|  | Сплошная линия (1.3 ПДД) |
|  | Данная линия обозначает условный разрыв проезжей части |

Понятые: *Надежкин* Надежкин В.Г.
(подпись)

Дунев Дунев С.В.
(подпись)

Специалисты: *Авдеев* Авдеев И.А.
(подпись)

Николаева Николаева О.В.
(подпись)

Иные участвующие лица: *Кузнецов* Кузнецов И.И.
(подпись)

Следователь СО при УВД по г. Энску
капитан юстиции *Фролов* А.М. Фролов
(подпись)

¹ Данные размеры целесообразно указывать на схеме.

Рис. 2.2 (Условные обозначения)

Описывая вышеприведенную схему осмотра места дорожно-транспортного происшествия, можно заметить, что следователь указывает полный адрес места происшествия; дату и время; отображает направление сторон света; отмечает название улиц; расположение Универмага, который

является привязкой для определения расположения деталей на дороге; расположение транспортных средств; расстояния между различными объектами и предметами. Также прошу обратить внимание на условные обозначения. На схеме отображены: автомобиль «Шевроле Каптива», автомобиль «Шкода Октавия» и автомобиль «Дэу Нексия», также четко указаны направления движения каждого участвовавшего транспортного средства, расположение осколков стекла, частей пластмассы, их параметры и размеры, наклонными штрихами изображены следы скольжения, прерывистой и сплошной линиями указана дорожная разметка, волнистая линия обозначает разрыв проезжей части. Ниже таблицы условных обозначений мы видим подписи с расшифровкой двух понятых, двух специалистов, иного участвующего лица и следователя.

Таким образом, тщательное и правильное проведение осмотра места происшествия влияет на результативность и эффективность всего хода расследования преступления, связанного с ДТП, поскольку именно первичный осмотр места происшествия позволяет установить обстоятельства произошедшего.

§ 3. Особенности производства осмотра транспортных средств при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок

При расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок необходимым следственным действием является осмотр транспортного средства, участвующего в происшествии. Документально производство указанного следственного действия оформляется в протоколе осмотра предметов.

Осмотр маршрутных транспортных средств включает в себя: внешний

осмотр кузова и его отдельных элементов, осмотр технического состояния узлов и агрегатов. Целью осмотра является установление наличия или отсутствия неисправностей систем, влияющих на безопасность дорожного движения. Такое исследование дает возможность следователю определить причину наступления опасных последствий. Заметим, что к его проведению целесообразно привлекать специалиста-автотехника и специалиста по безопасности дорожного движения субъекта транспортной деятельности.

Каждое юридическое лицо или индивидуальный предприниматель при осуществлении деятельности, связанной с эксплуатацией транспорта в соответствии с настоящим законодательством, обязаны иметь специалиста по безопасности дорожного движения и обслуживанию технического состояния транспортных средств субъекта транспортной деятельности¹. Перед выходом транспорта на свой маршрут специалист по БДД осуществляет проверку светового оборудования, рулевого управления, тормозной системы, шин, подвески, топливной и выхлопной систем, оснащения салона и комплектности (огнетушитель, аптечка), исправности дверей и общего санитарного состояния.

В отличие от специалиста по БДД, который производит осмотр транспортного средства перед выходом на маршрут, специалист-автотехник осуществляет свою деятельность на месте происшествия. А именно – проверяет работоспособность отдельных узлов и деталей, устанавливает время появления неисправностей, определяет их влияние на возникновение и развитие механизма дорожно-транспортного происшествия. Данный участник оказывает большую помощь следователю, так как не все сотрудники предварительного расследования имеют достаточный объём знаний о наименованиях различных частей и деталей автомобиля, особенно в сфере технической составляющей маршрутных транспортных средств.

Ведущая роль данных привлекаемых специалистов наблюдается при выдвижении следственных версий, их проверки и при определении

¹ Далее – «специалист по БДД».

направления расследования. Изучая материалы уголовных дел по фактам ДТП, совершенных лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами, мы столкнулись с таким делом.

Водитель автобуса А., допустил столкновение с легковым автомобилем, стоящим с включенным указателем поворота налево. При взятии объяснения А. пояснил, что при нажатии им на педаль тормоза, остановки не произошло. При этом было из-под педали тормоза он слышал звук. А за день до совершения дорожно-транспортного происшествия тормозная система автобуса отказала. После чего А. решил самостоятельно отрегулировать тормозную систему с помощью гаечного ключа. К осмотру места дорожно-транспортного происшествия привлекался специалист-автотехник и механик транспортного предприятия. В ходе проведения данного следственного действия специалистом неисправностей в тормозной и рулевой системах обнаружено не было. Были обнаружены лишь повреждения, которые образовались в результате дорожно-транспортного происшествия¹. В дальнейшем А. признался, что дал ложные показания. На самом деле он отвлекся и не заметил впереди стоящий автомобиль, вследствие чего и допустил столкновение в стоящий автомобиль. Данный пример ясно показывает роль проведения осмотра транспортного средства и непосредственное участие специалистов. Хотя показания водителя говорили о неисправностях, осмотр показал обратное, тем самым поставив водителя в положение необходимости дачи правдивых показаний.

В ходе изучения данной темы, мы выявили такую проблему. Так как маршрутные такси и автобусы конструктивно отличаются от иных транспортных средств при описании их устройства используется специальная терминология. Анализируя протоколы осмотра места происшествия, замечается отсутствие единого понятийного аппарата, который необходим для взаимодействия субъектов транспортной деятельности, заводов-

¹ Уголовное дело № 928733 // Архив СУ УМВД России по Хабаровскому краю. ОП. 1. 232 л.

изготовителей, пассажиров, следователя, специалистов, экспертов в процессе предварительного расследования. В связи с этим мы пришли к выводу, что упорядочение применяемой терминологии является необходимым, что в результате было бы хорошо внедрить в практическую деятельность сотрудников органов внутренних дел.

Как правило, после завершения следственного осмотра транспортное средство, участвовавшее в дорожно-транспортном происшествии, изымается и помещается на специализированную стоянку как вещественное доказательство, о чем делается запись в протоколе осмотра места происшествия. Однако при участии в ДТП автобусов или маршрутных такси ввиду их крупных габаритов они зачастую передаются на ответственное хранение законным владельцам. Указанное обстоятельство носит свои обязательства. Следователю необходимо организовать и осуществить транспортировку крупногабаритных вещественных доказательств к месту их хранения. К тому же он обязан не допустить воздействия на транспортное средство со стороны заинтересованных участников уголовного судопроизводства, вероятно направленного на уничтожения следов.

Таким образом, осмотр транспортных средств при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок, имеет свои особенности ввиду специфики объекта.

§ 4. Особенности производства допросов при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок

При расследовании любого вида преступлений допросам отводится определенное значимое место, так как показания выступают распространенным источником получения доказательственной информации, а производство допроса непосредственно является методом ее получения.

Эффективность и результативность проведения данного следственного действия зависит от точного определения круга лиц, имеющих отношение к делу, верно выбранной тактики взаимодействия с допрашиваемым, а также правильной организации и планирования последовательности допросов.

В работе мы определили лиц, располагающих наиболее значимой информацией о допущенных нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Их роли в процессе эксплуатации данного вида транспорта позволили нам классифицировать следующим образом:

- 1) лицо, управлявшее транспортным средством;
- 2) руководитель транспортной организации либо индивидуальный предприниматель, в чьей собственности находится транспортное средство;
- 3) лицо, ответственное за безопасность дорожного движения;
- 4) кондуктор (если имеется);
- 5) пассажиры;
- 6) водители иных транспортных средств;
- 7) лица, располагающие криминалистически значимыми сведениями об обстоятельствах ДТП (очевидцы, врачи, сотрудники ГИБДД, специалисты).

Правильный, грамотный и тактически верный допрос лица, управлявшего маршрутным транспортным средством, позволит следователю выстроить наиболее полную «картину» произошедшего. Вопросы, которые задаются водителям, предлагается разделить на общие и специальные. Первая группа представляет собой базовые вопросы, которые характерны для водителей любых транспортных средств, вторая же группа отражает специфику профессиональной деятельности именно водителей автобусов и маршрутных такси.

Ученые считают, что допрос водителя в кратчайшие сроки после совершения дорожно-транспортного преступления является решающим фактором его эффективного проведения. Иначе может сложиться так, что спустя определённый промежуток времени с целью уменьшения степени

своей вины водители могут выдать версию, выгодную для них, но не соответствующую действительности. О. Д. Ким справедливо выделяет ряд причин, которые заставляют водителя сообщать правдивую информацию. К ним он относит: психологическое состояние после дорожно-транспортного происшествия; очевидность последствий; наличие установленных фактических данных¹.

В ходе расследования преступлений в сфере пассажирских перевозок на первоначальном этапе расследования, то есть до определения степени вины, водители маршрутных транспортных средств, как правило, допрашиваются по уголовным делам в качестве свидетелей. Например, при изучении Уголовного дела № 123456, расследованного СО ОМВД России по Уфимскому району, мы проанализировали допрос свидетеля О., который являлся водителем маршрутного такси². Протокол допроса водителя О. мы оформили в качестве Приложения.

В практической деятельности следователя часто возникает необходимость проведения допроса водителей, находящихся в медицинских учреждениях. Проведение указанного следственного действия осуществляется строго с разрешения врача, а продолжительность его производства устанавливается по результатам медицинского заключения. При наличии обоснованных предположений о вероятности смерти лиц, чьи показания могут быть решающими, в соответствии с п. 4 ст. 189 УПК РФ целесообразно использовать технические средства фиксации.

В настоящее время на должности водителей маршрутных транспортных средств всё чаще трудоустраиваются иностранные граждане, чем объясняется потребность следственных органов в использовании специальных лингвистических знаний. При допросе участников,

¹ Ким О. Д. Проблемы и пути совершенствования расследования дорожно-транспортных преступлений на основе научных знаний: дис. д-ра юрид. наук. Бишкек. 2019. С. 170.

² Уголовное дело № 123456 // Архив СО ОМВД России по Урицкому району. ОП. 1. 248 л.

являющимися иностранными гражданами, отсутствие знания языка выступает барьером в решении вопроса получения информации. По данной причине, если водитель плохо владеет или вовсе не владеет языком уголовного судопроизводства, к производству допроса привлекается переводчик, который в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством является лицом, привлекаемым к участию в уголовном судопроизводстве в случаях, предусмотренных УПК РФ, свободно владеющим языком, знание которого необходимо для перевода¹.

По делам о дорожно-транспортных преступлениях в сфере пассажирских перевозок, в качестве свидетеля может быть допрошен руководитель транспортной организации либо индивидуальный предприниматель.

Необходимо отметить, что нередко собственники автотранспорта данной категории состоят в близких или родственных отношениях с лицами, ими управляющими. Наличие указанных взаимоотношений может свидетельствовать о заинтересованности данных лиц в исходе уголовного дела, а также не исключается возможность дачи ложных показаний. Поэтому необходимо более тщательно сопоставлять показания данных лиц с имеющимися в уголовном деле доказательствами.

Следующая категория свидетелей – это лица, ответственные за безопасность дорожного движения и эксплуатацию маршрутных транспортных средств. Ими могут выступать работники автотранспортных организаций, осуществляющих перевозку пассажиров автомобильным транспортом, а также работники других организаций, на которых возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, например, – заведующие гаражами, дежурные механики, диспетчеры, дорожные контролеры.

¹ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 дек. 2001 г. № 174 – ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 22 ноября 2001 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 5 декабря 2001 г. // Собрание законодательства Рос. Федерации. – 2001. – 10 октября.

В качестве потерпевших и свидетелей допрашиваются пассажиры, находившиеся в момент аварии в салоне транспортного средства. Однако следует иметь в виду, что их показания могут носить субъективный характер, а также быть предположительными или вероятными, что не связано с их умышленным сокрытием обстоятельств. Неверные или неточные показания могут быть обусловлены ошибкой восприятия, волнением, их физиологическими особенностями – плохой слух, зрение. Но не стоит преуменьшать их значение, так как они могут прояснить моменты развития механизма преступления.

Нередко отдельные лица не могут дать объективные показания. Данное обстоятельство может быть объяснено их интеллектуальными или психологическими особенностями. Они имеют сложности при описании механизма события преступления, последовательности каких-либо действий, указании отдельных деталей. В таком случае тактически верно провести допрос непосредственно на месте происшествия. По мнению Н. В. Рязановой, процесс вспоминания может стать более продуктивным¹. Однако тяжелое физическое и психологическое состояние потерпевших и свидетелей могут стать препятствием в их общении с сотрудниками правоохранительных органов. В таком случае следует отложить проведение следственного действия, а вместе с этим привлечь медиков или психологов для оказания необходимой медицинской помощи.

Однозначно стоит придать значение фактору времени. По истечении определенного периода допрашиваемые забывают часть информации, особенно ту, которая им неважна. Также проживание пассажиров на значительных расстояниях от места проведения следствия в отдельных случаях не позволяет своевременно им прибыть на допрос. Данная проблема особенно актуальна при перевозке пассажиров междугородними рейсами. Но институт взаимодействия сотрудников правоохранительных органов даёт

¹ Рязанова Н. В. Тактика допроса очевидцев экстремальных событий: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. СПб. 2018. С. 28.

возможность выходить из данной ситуации и получать необходимую значимую информацию в нужное время, хотя не самим следователем, производившим расследование по конкретному уголовному делу.

Так как ДТП в сфере пассажирских перевозок, как правило, носит общественный характер, то присутствие значительного числа незаинтересованных лиц в момент совершения преступления, в разы возрастает. Именно поэтому нередко очевидцами аварий становятся прохожие; продавцы магазинов; работники офисов, располагающихся в близлежащих зданиях; жители домов; сотрудники организаций по благоустройству дорог, уборке улиц и другие лица. Дорожно-транспортные преступления совершаются внезапно и быстро, потому восприятие событий является кратковременным. Это и объясняет тот факт, что в основном свидетельскую базу составляют показания тех лиц, кто непосредственно наблюдал конечную стадию события. В таких случаях, как правило, внимание прохожих лиц привлекают звук удара, скрип тормозов и иные отвлекающие факторы¹. Не исключено, что информация, полученная с объяснений очевидцев и иных участников ДТП, не соответствуют друг другу, поэтому возникает необходимость установления возможно большего числа очевидцев.

В основном ДТП происходят при взаимодействии нескольких транспортных средств либо при их следовании в одном направлении, что непосредственно дает возможность водителям других автомобилей наблюдать за развитием события. Поэтому допросы водителей иных транспортных средств могут иметь свою важность, открывать новые факты. Также в ходе допроса ими может быть предоставлена информация, носимая на технических устройствах, причем способная показать объективность

¹ Зиганшин М. М. и др. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения и особенности составления первичных документов сотрудниками ГИБДД МВД России на месте дорожно-транспортного происшествия: учеб.-метод. пособие // 2-е изд. Домодедово: ВИПК МВД России. 2017. С. 14.

фактическую действительность произошедшего.

Отдельную группу свидетелей составляют кондукторы. Особенно часто они встречаются в автобусах общего пользования, а также при осуществлении междугородних перевозок. Следовательно с осторожностью подходит к показаниям данных лиц, так как они могут иметь личные, дружеские отношения с водителем, что побудит их скрыть достоверную информацию. При этом сотруднику предварительного расследования, необходимо напомнить о гражданском долге, юридической ответственности за дачу заведомо ложных показаний.

В отдельных случаях целесообразно устанавливать возможность фактического нахождения, допрашиваемого в конкретном месте. Так, по уголовному делу о столкновении маршрутного такси и мотоцикла на проспекте Просвещения в Санкт-Петербурге, был допрошен свидетель Р. со стороны защиты. В своих показаниях он утверждал, что является очевидцем совершенного дорожно-транспортного преступления. Со слов Р., в момент аварии он управлял автобусом, следовавшим за маршрутным такси. Однако в ходе расследования была установлена свидетель – женщина, окна квартиры которой выходят на данный перекресток. Согласно показаниям женщины, автобус подъехал спустя 15 минут после совершения ДТП. Данная информация позволила в совокупности с иными доказательствами опровергнуть показания данного свидетеля о его очевидном наблюдении за произошедшим¹. Следует учитывать, что свидетели могут и намеренно желать скрыть правду.

Врачи бригады скорой помощи могут дать необходимые пояснения относительно состояния пострадавшего, оказанной медицинской помощи, его положении к моменту их прибытия и т. д.

Важно получить информацию о событии преступления у сотрудников ГИБДД, а именно: от кого получена информация о происшествии, время их

¹ Уголовное дело № 224900 // Архив ГСУ ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. ОП. 1. 240 л.

прибытия на место ДТП, что было установлено, кто присутствовал, какие последствия наблюдались, кем вызвана следственно-оперативная группа, что происходило в период ее ожидания, пояснения о техническом состоянии маршрутного транспортного средства, составленной схеме и т.д.

Также к расследованию уголовных дел о ДТП привлекаются специалисты. Они могут быть допрошены по любым обстоятельствам, установление которых возможно с использованием специальных знаний, а также по выводам, изложенным в представленных заключениях, о ходе и результатах исследований, деталях проведения следственных действий с их участием¹. К их числу относятся: автотехники; мастера сервисных центров, осуществляющих установку, проверку тахографов; сотрудники навигационной мониторинговой службы ГЛОНАСС и другие лица.

С точки зрения правдивости, показания могут не соответствовать действительности, то есть иметь вымышленный характер. Потому правоприменительная практика классифицирует свидетелей на добросовестных и недобросовестных. Первая группа лжесвидетелей характеризует их неумышленное заблуждение в воспроизведении обстоятельств события ДТП, то есть основная причина неверных показаний не связана с выгораживанием лиц, виновных в совершении ДТП. В таком случае следователю необходимо помочь допрашиваемому лицу вспомнить детали конкретно и точно. Для этого задаются уточняющие, напоминающие и контрольные вопросы. При недобросовестном лжесвидетельствовании усматривается умысел дачи ложных показаний, мотивами чего являются желание выгородить виновного, стремление скрыть какую-либо информацию или же вовсе утверждая свою непричастность, безинформативность, не содействуя при расследовании преступления.

Таким образом, допрос лиц по делам о ДТП, связанных с нарушением

¹ Назаркулова Ч. Н. Использование специальных знаний при расследовании преступлений, совершенных по мотиву национальной, расовой, религиозной или межрегиональной ненависти или вражды: дис. канд. юрид. наук. СПб. 2017. С. 62.

правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок, играет значительную роль, так как круг допрашиваемых лиц достаточно большой, что позволяет получить много информации. Но следует помнить, что каждое лицо индивидуально, требует уникального подхода в виду своих психологических и физиологических особенностей. Правильно выбранная тактика проведения допроса, квалификация следователя позволят установить контакт с допрашиваемым, расположить к себе лицо, помочь ему в воспроизведении обстоятельств произошедшего, тем самым достичь цели производства допроса.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Итак, в дипломной работе мы проанализировали понятие и виды дорожно-транспортных происшествий, раскрыли криминалистическую характеристику преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в сфере пассажирских перевозок, и охарактеризовали тактические особенности проведения основных первоначальных следственных действий.

Основными элементами криминалистической характеристики дорожно-транспортного происшествия выделили следующие: механизм дорожно-транспортного происшествия, обстановка дорожно-транспортного происшествия, механизм следообразования, средство совершения дорожно-транспортного происшествия, характеристика личности виновного в совершенном дорожно-транспортном происшествии, сведения о личности потерпевшего. Совокупность сведений об элементах системы дорожного движения «водитель – автомобиль – дорога – среда – пассажиры» дополняет криминалистическую характеристику.

Значение первоначального этапа расследования заключается в своевременном и полном сборе информации о следах и механизме самого происшествия. От этого в дальнейшем зависит эффективность и результативность всего расследования, в том числе привлечение виновных лиц к установленной законом ответственности.

В данной работе особое значение мы придали таким следственным действиям, как осмотр места происшествия, осмотр транспортного средства и допрос. Поскольку производство именно этих следственных действий стоит на первой ступени в расследовании ДТП и позволяет установить картину произошедшего, а их тщательное и правильное проведение влияет на результативность и эффективность всего хода расследования преступления, связанного с ДТП.

Анализ уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях в сфере

пассажирских перевозок позволил обобщить уголовно-процессуальные требования к проведению следственных осмотров и допросов. В дипломной работе сформулированы основные рекомендации проведения следственных осмотров:

- применение единой терминологии в описании составных частей кузова и салона маршрутного транспортного средства для наиболее эффективного взаимодействия между участниками предварительного расследования;

- привлечение к проведению данного следственного действия криминалистов, автотехников, специалистов по безопасности дорожного движения субъектов транспортной деятельности, а также специалистов, компетентных в области соответствующих технических средств.

В целях упорядочения организации деятельности следователя при проведении допросов, их участники классифицированы в зависимости от роли: лицо, управляющее транспортным средством; руководитель транспортной организации или лицо, в чьей собственности находится маршрутное транспортное средство; лицо, ответственное за безопасность дорожного движения и эксплуатацию маршрутного транспортного средства; пассажиры; водители иных транспортных средств; очевидцы события; сотрудники медицинских учреждений; инспекторы ГИБДД; привлекаемые специалисты.

Помимо общих криминалистических рекомендаций проведения допросов в расследовании дорожно-транспортных преступлений следователь обязан знать специфику эксплуатации автобусов и маршрутных такси, документальное оформление пассажирских перевозок, а также перечень должностных лиц, вовлеченных в указанный вид деятельности, что позволит скорректировать предмет допроса.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

I. Нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 24 мая 1996 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 5 июня 1996 г. // Собрание законодательства Рос. Федерации. – 1996. – № 25, ст. 4954.

2. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 № 174-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 22 ноября 2001 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 5 декабря. 2001г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2001. – 10 октября.

3. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 дек. 1995 г. № 196-ФЗ – Текст: электронный // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. – URL: [http:// www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 24.11.2021).

4. О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правил их использования, обслуживания и контроля их работы: Постановление Правительства РФ от 23 нояб. 2012 г. № 1213 – Текст: электронный // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. – URL: [http:// www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 24.11.2021).

5. О категориях оснащаемых тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также видах сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий: Постановление Правительства РФ от 03 дек. 2020 г. № 1998 – Текст: электронный // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. – URL: [http:// www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 24.11.2021).

6. О правилах дорожного движения (вместе с «Основными

положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090: ред. от 21 дек. 2019 г. // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

7. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения : приказ МВД России от 23 авг. 2017 г. № 644 – Текст: электронный // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. – URL: [http:// www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 15.01.2022).

8. Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства: приказ Минтранса России от 28 окт. 2020 г. № 440: зарегистрировано в Минюсте России 27 ноября 2020 г. № 61118 – Текст: электронный // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. – URL: [http:// www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 23.12.2021).

9. Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами: приказ Минтранса России от 26 окт. 2020 г. № 438: зарегистрировано в Минюсте России 19 нояб. 2020 г. № 60988 – Текст: электронный // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. – URL: [http:// www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 23.12.2021).

10. Об утверждении профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, указанных в абзаце первом пункта 2 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного

движения»: приказ Минтранса России от 31 июля 2020 г. № 282: зарегистрировано в Минюсте России 23 нояб. 2020 г. № 61070 – Текст: электронный // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. – URL: [http:// www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 13.12.2021).

11. Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей: приказ Минтранса России от 16 окт. 2020 г. № 424: зарегистрировано в Минюсте России 09 декабря 2020 г. № 61352 – Текст: электронный // Официальный интернет-портал правовой информации: [сайт]. – URL: [http:// www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru) (дата обращения: 13.12.2021).

12. Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования: ГОСТ 218.1.002-2003: введен 23.05.2003 № ИС-460-р – Текст: электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [сайт]. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200009792> (дата обращения: 15.01.2022).

13. Автобусы городские и дальнего следования. Цветографические схемы. Общие технические требования: ГОСТ 24348-80: введен 05.08.1980 № 4012: – Текст: электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [сайт]. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200009794> (дата обращения: 15.01.2022).

14. Автобусы. Общие требования к безопасности конструкции: ГОСТ 27815-88: введен 31.08.1988 № 3086 – Текст: электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: [сайт]. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200009796> (дата обращения: 15.01.2022).

II. Учебная, научная литература и иные материалы

1. Белкин Р. С. Курс криминалистики: Учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по юрид. Специальностям. 3-е. изд. М.: Юнити. 2017. 837 с.

2. Бохан А. П. Нарушающие правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в состоянии крайней необходимости // Актуальные проблемы уголовного права: сборник науч. стат. Ростов н/Д. 2017. С. 14-16.

3. Букаев Н. М., Бояршинов А. Л. Уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортных происшествий: исторический аспект // Труды Оренбургского института (филиала) Московской государственной юридической академии. 2017. № 34. С. 107-111.

4. Вандышев В.В. Уголовный процесс. Конспект лекций. СПб.: Питер. 2019. 312 с.

5. Веницкий Л. В., Мельник С. Л., Ревенко Я. Д. Актуальные вопросы использования помощи специалиста на стадии возбуждения уголовного дела. М.: Юрлитинформ. 2021. 232 с.

6. Возгрин И. А. Научные основы криминалистической методики расследования преступлений // Труды Санкт-Петербургского университета МВД России. 2019. № 1 (11). С. 22.

7. Данилов С. В. Повышение безопасности работы маршрутных такси в системе «водитель – автомобиль – дорога – среда – пассажиры»: дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград. 2018. 128 с.

8. Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М.: Юрид. лит. 2018. 224 с.

9. Зиганшин М. М. и др. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения и особенности составления первичных документов сотрудниками ГИБДД МВД России на месте дорожно-транспортного происшествия: учеб.-метод. пособие // 2-е изд. Домодедово: ВИПК МВД России. 2017. 81 с.

10. Зотов Б. Л. Расследование автотранспортных происшествий. М. 2019. 192 с.

11. Ищенко Е. П. Криминалистика для следователей и дознавателей:

научно-практическое пособие. М.: ИНФРА-М. 2014. 688 с.

12. Ким О. Д. Проблемы и пути совершенствования расследования дорожно-транспортных преступлений на основе научных знаний: дис. ... д-ра юрид. наук. Бишкек. 2019. 438 с.

13. Коршунова О. Н., Степанова А. А. Криминалистическая методика расследования преступлений против личности, общественной безопасности и общественного порядка // Курс криминалистики. СПб. 2020. 683 с.

14. Назаркулова Ч. Н. Использование специальных знаний при расследовании преступлений, совершенных по мотиву национальной, расовой, религиозной или межрегиональной ненависти или вражды: дис. ... канд. юрид. наук. СПб. 2017. 215 с.

15. Рязанова Н. В. Тактика допроса очевидцев экстремальных событий: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. СПб. 2018. 28 с.

16. Семенов С. Ю. Повышение объективности дорожно-транспортной экспертизы происшествий, связанных с наездом автомобиля на пешехода в возрасте от 3 до 17 лет: дис. ... канд. юрид. наук. – Иркутск. 2020. 132 с.

17. Смагоринский Б. П., Деревягин Е. В. Особенности осмотра места происшествия при расследовании преступлений в сфере нарушения правил дорожного движения и эксплуатации автомобильного транспорта. // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2019. № 4 (51). С. 186-190.

18. Соколов А. Б. Расследование дел о ДТП: действия следователя на первоначальном этапе // Уголовный процесс. 2019. № 9. С. 54-58.

19. Татаров Л. А. Осмотра места ДТП: типичные ошибки // Теория и практика общественного развития, 2017. № 16. С. 111-113.

20. Шапкин А.А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. 2021. №5 (051). С. 239-251.

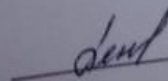
III. Эмпирические материалы

1. Приговор по уголовному делу № 1-32/2018 // Арх. Сузунского районного суда (Новосибирская область) – URL: <http://sudact.ru>. (дата обращения: 18.10.2021).

2. Уголовное дело № 928733 // Архив СУ УМВД России по Хабаровскому краю. ОП. 1. 232 л.
3. Уголовное дело № 123456 // Архив СО ОМВД России по Урицкому району. ОП. 1. 248 л.
4. Уголовное дело № 224900 // Архив ГСУ ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. ОП. 1. 240 л.
5. Официальный сайт Администрация Санкт-Петербурга: URL: https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_transport/news/237462/ (дата обращения: 12.01.2022).
6. Официальный сайт Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. URL: <https://www.stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 12.01.2022).
7. Официальный сайт Новости от РБК: URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/619b6ed89a7947a32591334c> (дата обращения: 13.10.2021).
8. Официальный сайт Президент России: URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news> (дата обращения: 21.10.2021).

«Материал вычитан, цифры, факты, цитаты сверены с первоисточником. Материал не содержит сведений, составляющих государственную и служебную тайну».

REDMI NOTE 9
AI QUAD CAMERA



Т.Р. Пенькова

Л.Д. _____

**ПРОТОКОЛ
допроса свидетеля**г. Энск
(место составления)

« 01 » февраля 20 17 г.

Допрос начат в 15 ч 30 мин

Допрос окончен в 16 ч 10 мин

Следователь СО Отдела МВД России по Уфимскому району старший лейтенант юстиции Петров С.А., в помещении рабочего кабинета Отдела МВД России по г. Энску, по адресу: г. Энск, ул. Октябрьской революции, 69, в соответствии со ст. 189 и 190 (191) УПК РФ допросил по уголовному делу № 13131313 в качестве свидетеля:

| | |
|--|---|
| 1. Фамилия, имя, отчество | Иванов Иван Иванович |
| 2. Дата рождения | 11 июня 1979 года рождения |
| 3. Место рождения | Г. Энск |
| 4. Место жительства и (или) регистрации, тел. | зарегистрирован и проживает: г. Энск, ул. Свердлова, д. 53/1 кв. 215, тел.: 8-000-111-11-22 |
| 5. Гражданство | Российской Федерации |
| 6. Образование | среднее-специальное |
| 7. Семейное положение, состав семьи | женат, четверо детей |
| 8. Место работы или учебы, телефон | ООО «Уфа-Север», водитель |
| 9. Отношение к воинской обязанности | военнообязанный |
| 10. Наличие судимости | ранее не судим |
| 11. Паспорт или иной документ, удостоверяющий личность свидетеля | паспорт 00 03 № 005200 выдан 01.10.2013 МВД по г. Энску |
| 12. Иные данные о личности свидетеля | не имеются |

с участием _____
(процессуальное положение, фамилия, имя, отчество каждого лица,
участвовавшего в следственном действии, а в необходимых случаях его адрес и другие данные о его личности)

Свидетель**Иванов И.И.**

Лица, участвующие в следственном действии, были заранее предупреждены о применении при производстве следственного действия технических средств: компьютера и принтера следователем для составления настоящего протокола.

Свидетель**Иванов И.И.**

Перед началом допроса мне разъяснены права и обязанности свидетеля, предусмотренные частью четвертой ст. 56 УПК РФ:

1) отказаться свидетельствовать против самого себя, своего супруга (своей супруги) и других близких родственников, круг которых определен п. 4 ст. 5 УПК РФ. При согласии дать показания

я предупрежден о том, что мои показания могут быть использованы в качестве доказательств по уголовному делу, в том числе и в случае моего последующего отказа от этих показаний;

2) давать показания на родном языке или языке, которым я владею;

3) пользоваться помощью переводчика бесплатно;

4) заявлять отвод переводчику, участвующему в допросе;

5) заявлять ходатайства и приносить жалобы на действия (бездействие) и решения дознавателя, следователя, прокурора и суда;

6) являться на допрос с адвокатом в соответствии с частью пятой ст. 189 УПК РФ;

7) ходатайствовать о применении мер безопасности, предусмотренных частью третьей ст. 11 УПК РФ.

8) С положениями ст. 51 Конституции РФ ознакомлен(а).

Об уголовной ответственности за отказ от дачи показаний по ст. 308 УК РФ и за дачу заведомо ложных показаний по ст. 307 УК РФ предупрежден

Свидетель

Иванов И.И.

По существу уголовного дела могу показать следующее: права свидетеля мне разъяснены и понятны, показания даю добровольно, на учете у врача психиатра и нарколога не состою, проживаю по вышеуказанному адресу совместно со своей семьей.

У моего двоюродного брата Романова Романа Романовича в собственности имеется автомобиль марки «Peugeot Boxer» государственный регистрационный знак Ф 463 ФФ регион 102 RUS, которым управляю я по доверенности. У меня имеются водительские права № 00 11 333333 категории «В, С, D, Е», стаж моего вождения составляет 20 лет, за время вождения серьезных нарушений ПДД РФ не допускал, права управления транспортным средством не лишался.

Так, 18 июня 2016 года я находясь за рулем автомобиля «Peugeot Boxer» государственный регистрационный знак Ф 463 ФФ регион 102 RUS около 20 часов 30 минут ехал со стороны г. Даль, в направлении г. Близь, вместе с попутными пассажирами в количестве около 10 человек, двигался по трассе М-5 «Урал». В пути следования погода была хорошая, жаркая, без осадков дорожное покрытие было в виде асфальтированной поверхности – сухое. Около 20 часов 45 минут 18 июня 2016 года я также ехал на указанном автобусе, скорость моего движения составляла около 70-80 км/ч, двигался в тот момент на подъеме, двигался я по средней полосе движения, в тот момент левая крайняя полоса была свободная, также и правая полоса была свободна, так как на правой полосе движения был убран асфальт, в один момент примерно в 1-1,5 км. г. Энска в зеркало левое зеркало заднего вида я увидел ехавший за мной автомобиль «ВАЗ 2109», которого прямо за мной начало мотать из стороны в сторону, то его кинуло вправо, то влево. Затем я подумал, что он меня ударит в заднюю часть автомобиля, и начал принимать немного правее, и так же в заднее зеркало я увидел как его снова сильно мотнуло в мою сторону, затем кинуло в сторону металлического отбойника, т.е. в лево от меня, я его на долю секунды потерял из вида, и затем уже почувствовал сильный удар в заднюю левую часть моего автомобиля марки «Peugeot Boxer» г.р.з. Ф 463 ФФ регион 102 RUS. После удара, мой автомобиль развернуло на 90 градусов, автомобиль шел юзом, затем моя передняя правая часть автомобиля совершила столкновение с металлическим

отбойником, автомобиль также крутило, затем в тот же отбойник ударилась задняя правая часть автомобиля, и затем автомобиль опрокинулся на левый бок и юзом скатился на крайнюю правую часть автомобиля. Затем я, находясь в автомобиле, помогал выбраться пассажирам своего автобуса, многие из них получили телесные повреждения различной степени. Затем я выбрался из поврежденного своего автомобиля на улицу, и увидел автомобиль марки «ВАЗ 2109», который находился позади меня на крайней правой полосе поперек дороги, рядом с автомобилем я увидел молодого человека – водителя «ВАЗ 2109», как позже я узнал – Николаев Николай Николаевич, который стоял рядом с автомобилем. Затем находясь на месте ДТП мы вызвали скорую помощь и сотрудников ГАИ, после чего пострадавших отвезли в больницы г. Энска, я же и водитель «ВАЗ 2109» были на месте ДТП с сотрудниками ДПС, которые оформили место ДТП и освидетельствовали нас на состоянии алкогольного и наркотического опьянения, автомобили поместили на специализированную стоянку.

Дополняю, что к допросу я прилагаю диск с видео и фото записями с места ДТП, которые производил я после столкновения на свой телефон.

Более мне по данному поводу пояснить нечего.

Свидетель

Иванов И.И.

Перед началом, в ходе либо по окончании допроса свидетеля от участвующих лиц свидетеля Иванова И.И.

(их процессуальное положение, фамилии, инициалы)

заявления не поступили . Содержание заявлений: нет
(поступили, не поступили)

Свидетель

Иванов И.И.

Протокол прочитан лично
(лично или вслух следователем (дознавателем))

Замечания к протоколу нет
(содержание замечаний либо указание)

на их отсутствие)

Свидетель

Иванов И.И.

Следователь